

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET

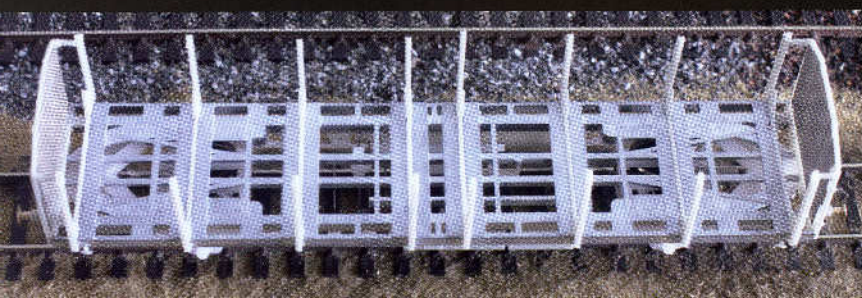


122

DECEMBER 2015
30. ÅRGANG

- **GRIBSKOVBANEN**
- som den var engang
- **Oprangeringer af DSBs persontog 1984-1991**
- **Design en dansk modeljernbane: Trafikideen**
- **Indbyg en ESU-dekoder i DSB litra F**

To små nyheder.....



....og en lidt større

DSB Ardelt og DSB Frichs helt i metal
DSB Lps med metalchassis og ætsede gavle

www.mck-h0.dk



Dekas Exclusive

OHJ Bg 294



Modellen af OHJ Bg 294 kan **kun købes hos Dekas** direkte
og kommer ikke til salg hos vores forhandler.

Bestil dit eksemplar på order@dekas.dk

På lager

649,-

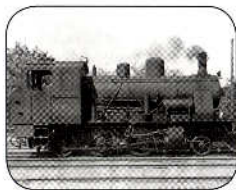
oplag 100 stk.

Baseret på McK's model af DSB Bg
✓ gummivulster i gummi (flexible)
✓ chassis i metal
✓ fjedrende puffer
✓ trin i ætset rustfrit stål
✓ rigt detaljeret indretning med separa
malede sæder, nattetøtter og døre
✓ bagagenet i ætset rustfrit stål
✓ strømoftag i pinoler
og meget mere....

Dekas

www.dekas.dk
info@dekas.dk

Indhold



Det begyndte med
en dampvogn:
GRIBSKOVBANEN
- som den var engang

6

Indbyg en ESU LokPilot
(mfx) i litra F

16



**DSB oprangeringer
1982-1991**

Eksempler på oprangeringer af
persontog, 1. del, Sjælland
- og lidt Jylland.

19

En remise til modeljernbanen
Lokomotivremise
i Videbæk

24



Forsidefoto: "Englænderen" P 443 på vej til
Korsør fra København, oprangeret ME-BD-Bk (uden
hvide cateringstriber)-ABg-Bf-B. Billedet er taget vest for
Sorø, februar 1984. Læs mere inde i bladet om opran-
geringer af DSBs persontog i 1980'erne. Foto: TA.



**HELJAN I TI ÅR,
2005 til 2015**

Lidt historie om vor kendte
modeltogsfabrikant HELJAN
med produktionsoversigt over
udgivne modeller i samme årti.

26



Design af dansk
modeljernbane:
TRAFIKIDEEN

34



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer,
spørgsmål m.v. om tidligere
bragte emner i LOKOMOTIVET.
Denne gang bl.a. om rullede
materiel hos DSB.

38

VI HAR HØRT OG SET

Sommerens og efterårets
danske nyheder.

40



LOKOMOTIVET ER et uafhængigt
tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På
Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med
foreningen er at udbrede kendskabet til dan-
ske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp
af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v.
Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde,
og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå
til fremme af jernbanehistorisk forskning og
modeljernbaneinteresserne.

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Torben Andersen
Odensevej 124, 2. tv.
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 1230000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

Redaktion:
Steffen Dresler SD (Ansvh.)
Torben Andersen TA (Red)

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Per Topp Nielsen (PTN)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)
Niels Erik Jensen (NEJ)

Sats og tryk:
eurographic, 4800 Nykøbing F.

Oplag:
900 eksemplarer.
Alle artikler og skemaer er copyright LOKO-
MOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale med
LOKOMOTIVETs redaktion eller forretnings-
fører.

De i artiklen fremførte synspunkter og meto-
der er forfatterens egne, og deles ikke nød-
vendigvis af redaktionen.
Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte
og redigere i modtagne artikler og indlæg.
Bladet udkommer 4 gange årligt:
Primo marts, ultimo maj, ultimo september
og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 500,- incl. porto og forsendelse.
Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto
eller man kan skrive/malle efter girokort på
lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge –
kr. 600,- incl. porto og forsendelse. Fås ved
at indbetale beløbet på dansk check, der sen-
des til vor adresse TpT, co/Torben Andersen,
Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Dan-
mark eller på vor girokonto, der er nævnt
overfor.

Dårlige nyheder, gode nyheder

Goddag igen og velkommen til vort julenummer. Vi håber, at vi har sammensat et nummer, der kan give jer lidt god julelæsning? Men først har vi både lidt dårlige og gode nyheder. Lad os begynde med en af de dårlige:

1. Desværre har vi mistet en del abonnenter og et par forhandlere i årets løb. Også nogle biblioteker har desværre opsagt abonnement. Oplaget er således faldet til omkring 850 læsere. Samtidig er omkostninger til tryk og distribution steget, så vi forventer at komme ud med et underskud for 30. årgang.

Men så en god nyhed:

1. Vi fortsætter alligevel med bladet, trods underskuddet.

Og så dårlig nyhed mere:

2. For at få det hele til at løbe rundt, må vi desværre forhøje abonnementsbeløbet, så 31. årgang kommer til at koste kr. 600,00 for en årgang. Det er 25,00 kr. mere pr. blad. Vi ved godt, at nogle så vil droppe os, men det må vi leve med. En af årsagerne er bl.a. også PostDanmark har varslet enorme portostigninger fra 1. januar 2016, så det næsten bliver lige så dyrt at udsende et blad som at trykke det. Skrækkeligt!

Men her er den anden gode nyhed:

2. Vi rationaliserer lidt, så vi hver gang kan udsende et nummer på

48 sider – og et julenummer på 56 sider. Og så har et par læsere været så venlige at donere nogle beløb til os for hjælp til porto m.v. Det er vi meget taknemmelige for, og siger tusinde tak for, at man værdsætter os.

Og hvad agter vi så at tilbyde vore læsere i 31. årgang? Forhåbentlig en hel del spændende tekster om danske jernbaner i virkelighed og model. Af annoncen herunder fås en lille forsmag på, hvad vi har klar til jer.

Vi arbejder også kraftigt på at få tekster omkring Märklin i bladet, og håber vi kan overtale en flittig og dygtig Märklin-entusiast til at skrive om emnet. Allerede i dette nummer fortæller han lidt om, hvordan man indbygger dekoder i en F-maskine til Märklin.

Alt vil behørigt blive illustreret med sjældne fotos og tegninger, sidstnævnte almindeligvis i skala 1:87.

I dette nummer har vi en del flere sider med danske nyheder. Det har ellers knebet med dansk nyt i årets løb, men nu er der udsendt nyheder fra alle førende fabrikater. Og flere er på vej, bl.a. de korte tagrytternoveller AF og CP fra HELJAN, ligesom en stribe Y-tog fra alle landets privatbaner snart ser dagens lys fra samme firma. Også fra MCK/Dekas er der

masser af godt nyt, men mere om alt dette kan man læse om under vor nyhedsrubrik "Vi har Hørt & Set". Til gengæld fylder SPORSKIFTET ikke så meget, hvilket er lidt ærgerligt, da vi har fået mange mails med fine kommentarer.

Desværre kan vi ikke nå at udsende vor bog om DSBs godsvogne inden jul, men forventer at få den ud i løbet af de første måneder i år 2016. Så den skal nok komme. Vi beklager forsinkelsen, men der har uheldigvis været nogle forhindringer undervejs. Disse skulle nu være klaret. Se annoncen inde i bladet.

Sluttelig: Vi har fortsat ingen hjemmeside. Den blev nedlagt for nogle år tilbage, men af uvisse årsager, findes endnu nogle stumper af den. Siden blev nedlagt, fordi den ikke genrerede flere abonnenter. I de mange år, vi havde siden, fik vi kun 12 nye abonnenter, og det var jo ikke mange i forhold til omkostningerne for at holde siden opdateret. Men vi tænker på at oprette en ny side fra 1. januar 2016 – så får vi at se, hvordan det vil gå.

Det skulle være alt for nu, så kan I alle have en god jul og et godt nytår. Og må julemanden være med jer! Vi ses til marts!

Så er det tid til at forny abonnement på LOKOMOTIVETs 31. årgang nr. 123-126

Desværre må vi hæve prisen til et alt for højt niveau, men det er nødvendigt, hvis vi skal få det hele til at løbe rundt. Men vi håber, at vore kernelæsere forstår os, og gerne vil støtte os. Vi skriver jo ikke for novicer, men for let viderekomne og eksperter – og dem er der desværre ikke så mange af.

I de kommende numre 122-126 vil vi bringe nogle af de følgende emner, illustreret med tegninger, skitser og sjældne fotos:

- Person-, post- og rejsegodsvogne hos Aalborg Privatbaner.
- DSB sidebaner i virkelighed og model, epoke III og IV.
- DSBs signal- og kommandoposter – som de så ud engang. Fotos og tegninger for selvbyg til modeljernbanen.
- Ravstrup station, tekst og tegninger til en lille moderne landstation
- DSBs kombi. 1. og 2. klasse personvogn litra ABg, epoke IV
- Lige til modeljernbanen: Aalestrup station

- Jernbanefærgen Kong Frederik IX ("Kongen") i model, skala 1:87
- Byg og ombyg rullende materiel fra privatbanerne
- Spor- og sporgeometri, sporfabrikater, fordele og ulemper
- DSBs rangerlokomotiver litra MK
- Oprangeringer af privatbanernes persontog (epoke III)
- ROCO multimaus – hvordan bruger man den?
- Rapporter fra danske mj-anlæg, bl.a. Ribe Historiske Jernbane Modelselskab (RHMS)
- Oprangeringer af DSBs persontog i epoke IV, 2. del
- Pladsmangel? Så byg et paradeanlæg

Prisen for årgang 31. bliver kr. 600,00. Ønsker man bladet til tiden, bedes beløbet indbetalt til følgende konto inden 15. januar 2016:

Danske Bank reg.-nr. 9570 - 10 25 16 05,
TpT c/o Torben Andersen Odensevej 124, 4700 Næstved

HELJAN

HELJAN

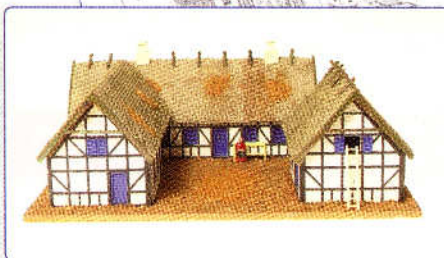
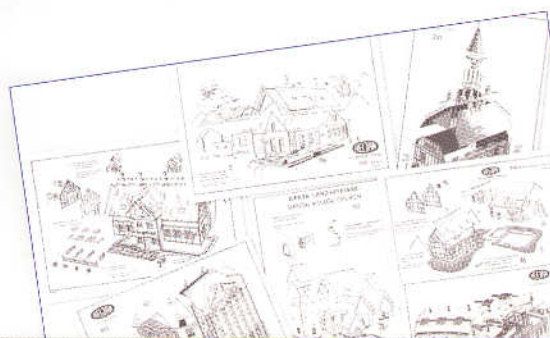
KNAPT 60 ÅR MED DANSK I MODEL



HELJANs grundlægger (Foto fra 1967)
Niels Christian Nannestad

FRA SPÆD START I 1957 - TIL HELE VERDEN

Vi er igennem vores mange år med udvikling af modeller blevet til producent af kvalitet til forhandlere over hele verden. Vi vil dog aldrig glemme vores rødder, og det danske modeljernbanefolk kan se frem til mange flere spændende projekter i fremtiden også.



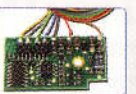
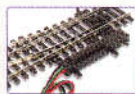
IMPORTØR OG SAMARBEJDSPARTNER

Bygninger, elektronik, tilbehør og reservedele. I samarbejde med vores leverandører har vi samlet et af de største udbud af varer til det danske modeltogfolk. Du finder det hele på vores hjemmeside, og sikkert også hos din lokale forhandler.

Uhlenbrock
digital

PECO

Heki



SENESTE NYT OM KOMMENDE OG UDGIVEDE MODELLER



STORE NYHEDER

Se alle kommende spor 1 MY'er på vores hjemmeside. Hold også øje med vores Facebook for STORT nyt omkring danske modeller på vej.

DSB Af/CP

Vi er i sidste stadie af vores nye Af/CP-linje, som alle er i den specielle teak-farve der kendetegnede vores CM-vogne. Forudbestil allerede nu!



MO SNART UDSOLGT

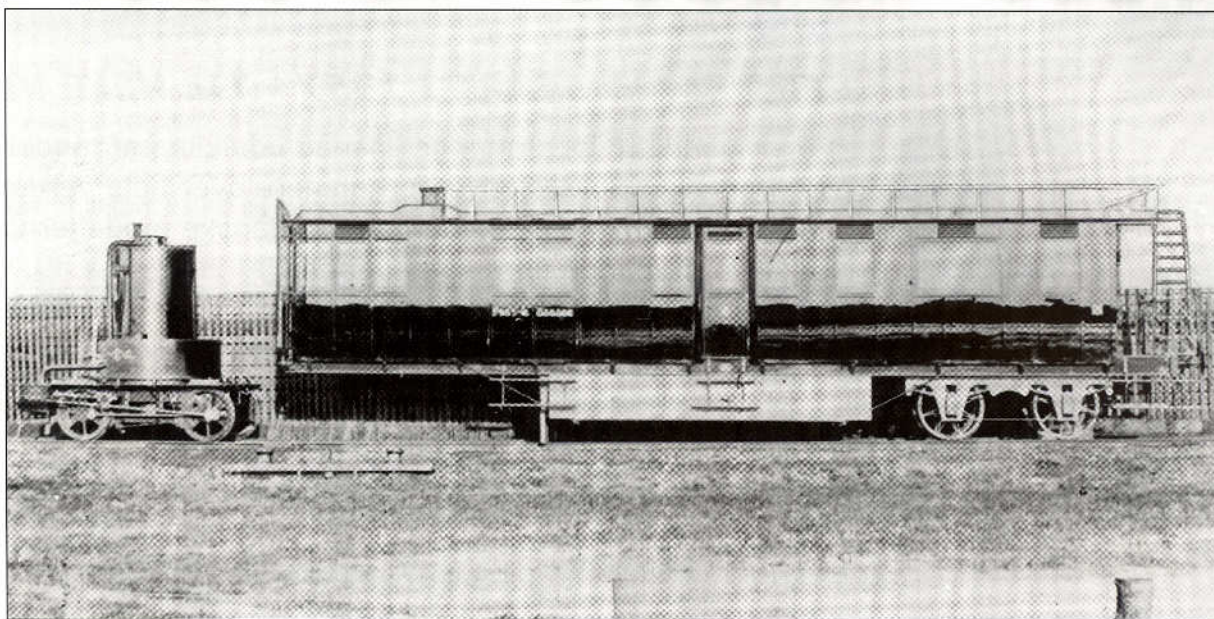
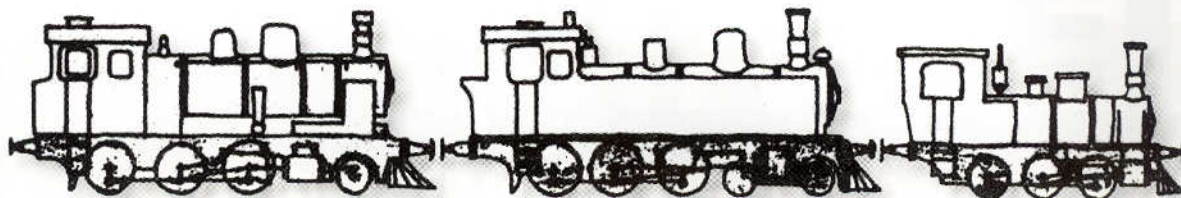
Sidste ud kald, hvis du skal have en af vores seneste MO modeller! Linjen er tæt på at være udsolgt, og resterende modeller er nu KUN at finde hos vores forhandlere!

FØLG SENESE NYT PÅ WWW.HELJAN.DK ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS



Øverst: Profiler af damplokomotiver fra Gribskovbanen: Fra venstre mod højre: GDS 9-10, dernæst GDS 11 og GDS 3-4 og 9-10.

Nederst: GDS dampvogn A 12 i år 1879. Dampmaskinen er kørt uden for vognen.
Foto: Scandia.



Det begyndte med en dampvogn...

Gribskovbanen

- som den var engang

Et stort brændselsbehov og bønders krav til en bedre transportvej til København steg, da planerne om en jernbane fra København til Helsingør over Fredensborg kom frem i slutningen af 1800-tallet. Det blev anbefalet at lægge en "sidebane gennem Gribskov alene til brændselstransport". Disse planer blev dog ikke til noget, da man var meget uenige med hensyn til størrelsen og retningen af denne bane.

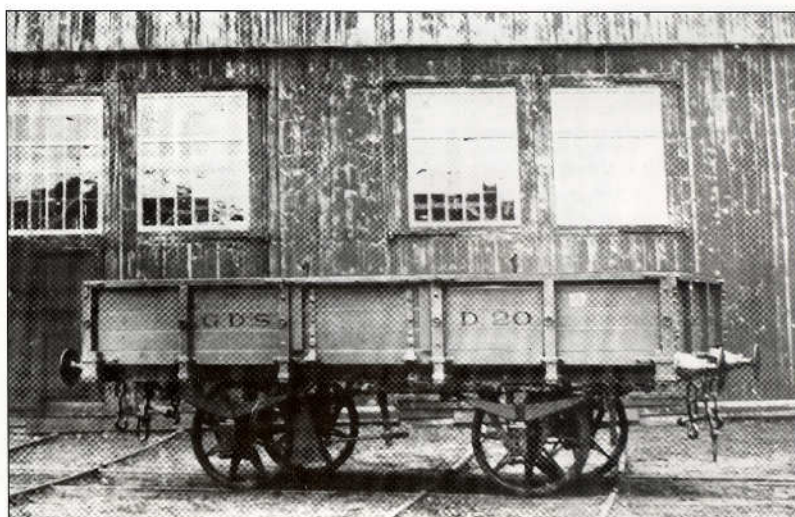
For Gribskovbanens vedkommende kappedes Helsingør og Græsted om at blive endepunkter for banen, men da ingen af de to byer

havde tilstrækkelig med kapital, kom der foreløbig ingen afgørelse. Sagen blev af ministeriet henvist til et udvalg, der sammen med et lovforslag om sidebaner i jyske og fynske baner, der skulle behandle koncessioner på forskellige jernbaneanlæg på Sjælland og Falster.

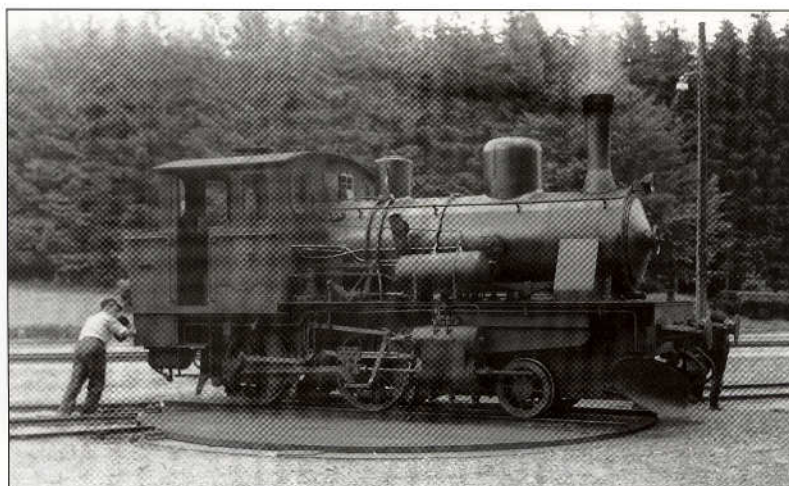
Et lovforslag blev vedtaget den 13. maj 1873 med følgende ordlyd for Gribskovbanens vedkommende: "En Jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til et Punkt Nord eller Nordvest for Skoven".

Men i de følgende år lå sagen næsten stille, og undervejs op-

Til åbningen anskaffede GDS en række 2-akslede åbne godsvogne, der dog kun var i drift i kort tid, da de var alt for lette. De ophuggedes derfor allerede i 1893. På billedet ses GDS D 20. Foto: Scandia.



GDS 5 vendes på drejeskiven i Kagerup, 1956. Det lille to-koblede lokomotiv blev købt fra Kalvehavebanen i 1934, og gjorde det godt hos Gribskovbanen i de efterfølgende år. Lokomotivet, der var godt otte meter langt, blev leveret af Henschel i 1925. I 1963 blev maskinen ud-rangeret, idet motorlokomotiverne overtog alle opgaver med den svin-dende godskørsel. Foto: OWL/HGC.



stod et nyt begreb "Letbyggede secundaire Localbaner", hvorved man forstod baner, der blev anlagt med lette spor, og hvor materiellet og driftmåden skulle være den simplest tænkelige. På denne måde kunne man spare på anlægs- og vedligeholdelsesudgifterne således, at den slags baner skulle kunne føres gennem selv tyndt befolkede områder.

Interessen samledes især om den såkaldte "Rowanske Dampsporvogn". Det var den engelske ingeniør W.R. Rowan, der bragte ideen til verden. Denne bestod i, at man benyttede vægtene af de befordrede passagerer og gods som adhæsiensvægt. Det kunne opnås ved at bygge et lokomotiv og jernbanevogn som ét køretøj, der så skulle konstrueres som en bogievogn.. På denne måde kunne man klare de skarpeste kurver og som følge af den mindre vægt, stejle stigninger.

Man var meget begejstret for Rowans teori og ideer. Men især

overmaskinmester Busse fra "Det sjællandske Jernbaneselskab" var meget imod ideen, og forudsagde at det ikke ville være en god driftform.

Det var imidlertid ikke nok til at bremse udviklingen, og efter at de fornødne økonomiske midler var skaffet til veje, sluttede koncessionshaverne kontrakt med Scandia om overtagelse af banens anlæg med bygning, materiel m.v., og den 10. marts 1879 blev kontrakten underskrevet.

Banen åbnede allerede for drift den 20. januar 1880. Men det var mere en dampsporvogn end en jernbane. Skinnerne var de berømte grydespor, d.v.s. en let skinne (7,5 cm høj), hvilende på omvendte jerngryder med T-jern som afstandsstykker.

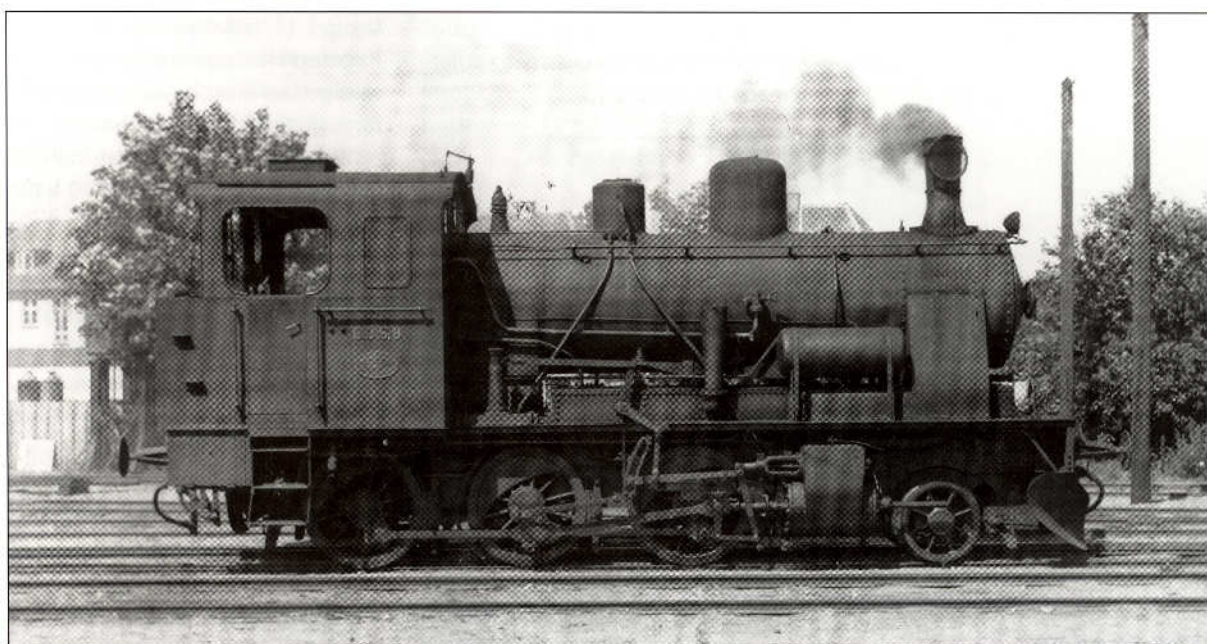
Det rullende materiel bestod ved åbningen af:

- 1 stk. lokomotiv (11 tons)
- 2 stk. dampvogne

- 2 stk. 6-hjulede personvogne
- 15 stk. 6-hjulede åbne godsvogne
- 5 stk. 4-hjulede åbne godsvogne.

Mærkværdigvis anskaffede man i første omgang ingen lukkede godsvogne. De 6-hjulede vogne – oprin-

GDS 9 blev anskaffet i forbindelse med forlængelse af Kagerup-Hellsinge-banen til Tisvildeleje i 1924. Sammen med GDS 9 leveredes GDS 10. Begge maskiner var ret store tredoblede maskiner, og brugtes efter 2. Verdenskrig især i mange tog med gennemgående vogne fra København H til Gilleleje og Tisvildeleje. Omkring 1960 hensattes maskinerne på skrotporet på Kagerup station. De ophuggedes i 1964. GDS 9 er her under fuld damp på Hillerød station 1956. Foto: OWL/HGC.



Ved Gribskovbanens åbning anskaffedes 15 stk. åbnede treakslede vogne fra Scandia. Den midterste aksel kunne i kurver følge disse, således at slidet mindskedes. Vognene blev primært benyttet til trætransporter, men blev hurtigt forældede. Vognene blev udrangeret, men en enkelt – GDS 209 – blev omdannet som ukrudtsprøjevogn i 1957. Her er den fotograferet på Kagerup station, 1962. Foto: Chr. Oddershede/Arkiv PÅ SPORET.



delig C 1-C 15 – var forsynet med en forskydelig midteraksel, der stod i forbindelse med yderakslene, således at disse drejede sig i kurverne, hvorved modstanden formindskedes. Vognene blev i 1920 omlitret til GDS P 203-215, idet C 1 og C 2 allerede i 1882 blev ombygget til lukkede vogne GDS QA 101 og 102. De to-akslede vogne fik litra D 16-D 20, men blev ophugget allerede i 1893-94.

Dampsporvognene var de mest bemærkelsesværdige rullende materiel, idet de bestod af en 13,5 lang vognekasse hvilende på to bogier, hvoraf den ene udgjordes af et lille lokomotiv med opretstående kedel. Vognenes forreste endevæg kunne åbnes på hængsler, således at dampmaskinen kunne køres til eftersyn o.lign.

Det fortælles at det vakte en del røre, når den lille maskine som særtog kørte ad Statsbanernes spor til reparation i Helsingør eller København.

Dampvognene kunne indvendig rumme 32 og oven på 60 rejsende. Det var ingen fornøjelse at sidde

oven på, hvor man foruden regn og blæst var udsat for at få røgen fra lokomotivet i hovedet.

Banens driftform var den enklest mulige, idet al billetsalg foregik i toget hos togføreren, der var forsynet med en billettulle. Maskinen blev passet af én mand, der samtidig var fyrbøder og lokomotivfører.

Holdepladserne Kagerup, Mårup og Saltrup blev passet af "holdepladskonere", mens selve banelinien skulle passes og tilses af disses mænd. I Græsted var en stationsforvalter, der sammen med sin hustru skulle klare stationens post- og telegramtjeneste. Desuden havde han tilsynet med remisen og værkstedet, der var tilknyttet stationen.

Efterhånden som godsbeholdningen steg, kneb det med at klare ekspeditionerne, og allerede den 1. april 1882 ophørte betjeningen af holdepladskonerne.

Dampsporvognene udrangeres

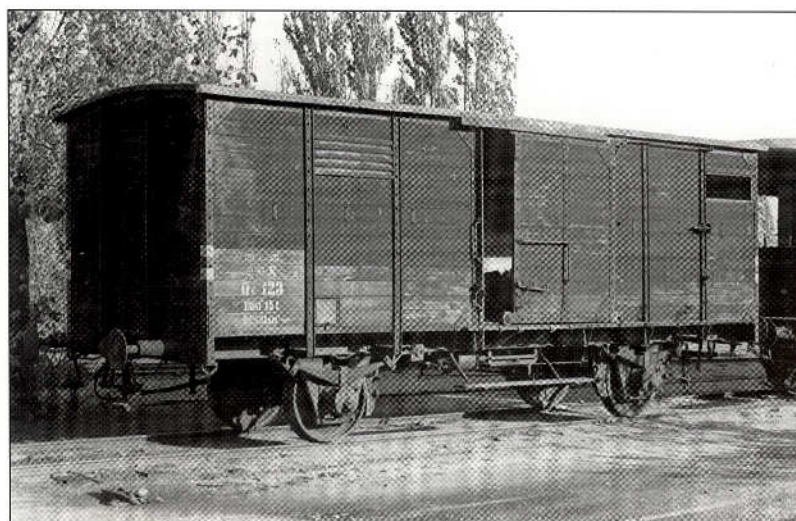
I 1888 viste det sig nødvendigt at afskaffe dampsporvognene. Kedlerne var for små, og kunne ved fort-

sat overbelastning kun holde et par år endnu. I 1889 anskaffede man et 11 tons 2-akslet lokomotiv, og samtidig ombyggede den ene dampvogn til personvogn. Lokomotivet, der blev leveret af Wintherthur, blev til GDS III. Dampmaskinen fra dampvognen blev så anvendt som reserve for den anden. Denne blev først i 1896 ombygget til personvogn. Dampmaskinerne blev ombygget til selvstændige lokomotiver, der fik et noget karakteristisk udseende. Man var uenige i, om de var skønne, men holdt sig alligevel i drift i de næste 30 år. De to maskiner var også brandfarlige, og forårsagede flere skovbrande. Efter at der i 1885 ved en sådan brand blev ødelagt 40-50 tdr. lang, fik man installeret gnistfanger i skorstenen.

Banens økonomi var meget dårlig, hvad der bl.a. bevirkede, at man ikke havde råd til helt at udskifte grydesporene, som havde vist sig at være meget dårlige.

I 1896 blev strækningen forlænget til Gilleleje, og 1897 blev Kagerup-Helsingør banen bygget af særlige bevillingshavere, og taget i forpagtning af Gribskovbanen.

Først i 1908 begyndte man en udskiftning af grydesporene. I ste-



Den mest kendte godsvogntype hos Gribskovbanen er uden tvivl de lukkede godsvogne af G 10-typen, der blev anskaffet i begyndelsen af 1900-tallet. Det var vogne bygget af bl.a. Niesky. På billedet ses GDS QC 123, der blev anskaffet i 1920 via Albert Svendsen. Den var bygget af Niesky i 1920, og forblev i vognparken indtil 1970. Foto fra Helsingør, 1965. H.B.D. Sørensen.

GDS 3 blev leveret af Vulcan i Mari-bo i 1905, og tilsammen fik banen syv af denne type 3-koblede lokomotiver, der gjorde det godt på den nordsjællandske skovbane. Her ses GDS 3 under fuld damp i Hillerød, 1944. Foto. P.E. Harby. Arkiv JMJK.

det anlagde man skinner med en vægt på 22,5 kg på træsveller. På grund af 1. Verdenskrig blev dette arbejde først afsluttet i 1924.

Ved åbningen af banen fra Helsingør til Hornbæk i 1906 skabtes der fra denne kant mulighed for konkurrence for Gribskovbanen i Gilleleje med forlængelse hertil. I 1915 blev muligheden virkeliggjort med åbningen af banen fra Hornbæk til Gilleleje. Der opstod nu problemer med hensyn til anbringelsen af Hornbækbanens endestation i Gilleleje, da det viste sig, at den ville få en for Gribskovbanen meget uheldig placering. GDS gik derfor ind på planen om en fælles station, der mod et nærmere aftalt årligt beløb skulle drives af GDS for begge baner.

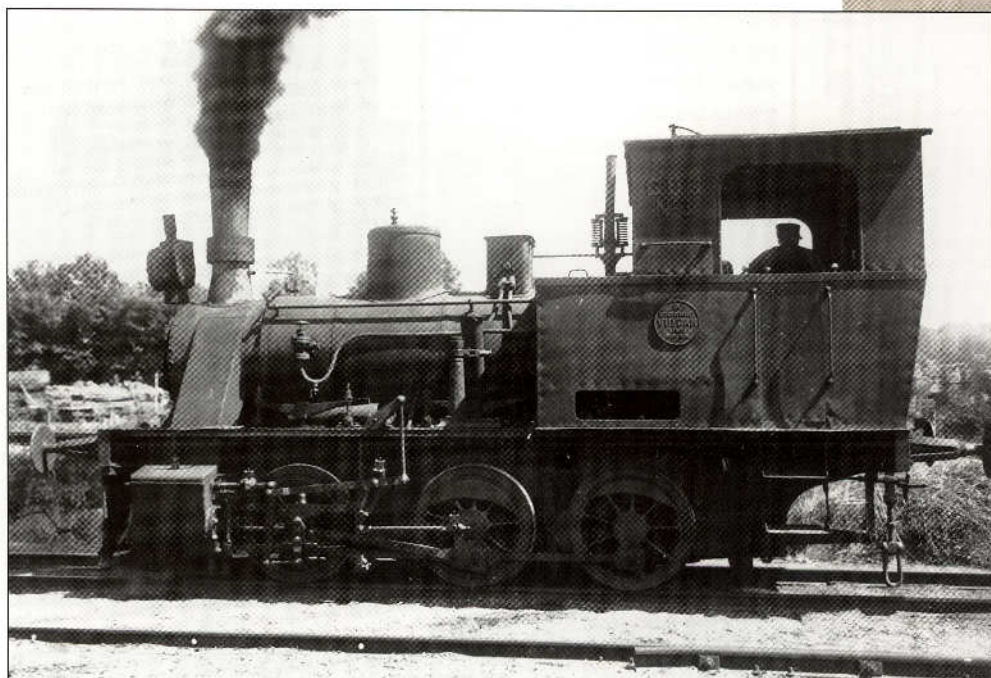
Endelig åbnedes den sidste del af Gribskovbanen, nemlig strækningen Helsing-Tisvildeleje i 1924.

Banen blev indtil 1945 drevet af tre forskellige selskaber: A/S Gribskovbanens Driftselskab, A/S Kagerup-Helsing Jernbaneselskab og A/S Helsing-Tisvildeleje Banen. De tre selskaber blev 1. januar 1945 sammensluttet til A/S Gribskovbanen.

Damplokomotiver

Undervejs anskaffedes flere damplokomotiver af forskellig størrelse og ydelse. I 1890 fik man leveret et lille 2-koblet lokomotiv af Hanomag, og det fik litra GDS IV. I årene 1896 til 1910 indkøbte banen tre 3-akslede lokomotiver, hvor det ene – nr. 3 – blev leveret af Vulcan i Maribo, mens nr. 4 blev leveret af Henschel.

Triangeltoget fra GDS i Gilleleje, 1956. Store mængder rejsegods er ved at blive indlæst i rejsegodsvognen. I baggrunden ses den fælles stationsbygning for GDS og HHGB. Foto: OWL/HGC. Vi bringer senere en tegning af Stationsbygningen.



Orenstein leverede to små 3-koblede lokomotiver i 1899. De blev til GDS nr. 6 og 7. Nr. 6 udrangeredes i 1933, mens nr. 7 i 1941 solgtes til en entreprenør i Esbjerg. I 1948 videresolgtes det til DDS, hvor det var i drift til 1958.

I 1933 købte man som erstatning for nr. 6 et brugt lokomotiv fra Kalvehavebanen. Det var bygget af Henschel i 1925. Det var i drift til sidst i 1950'erne.

Sluttelig leverede Henschel i 1924 to ens 1Ct-koblede maskiner nr. 9 og 10, der var i drift indtil 1964.

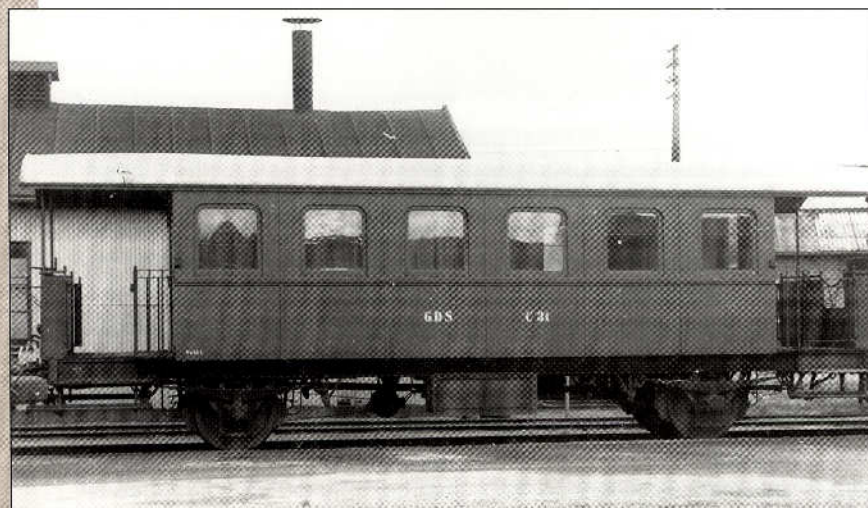
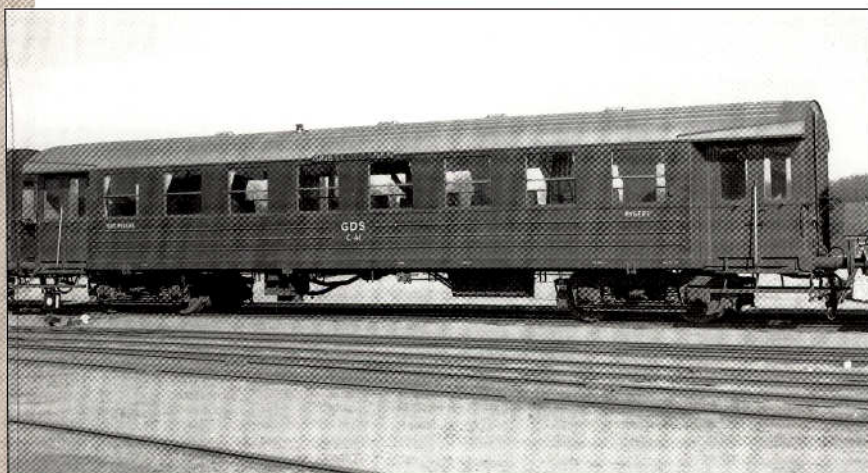
I 1940 købte man et brugt lokomotiv af HHGB (nr. 4). Det var 2C-koblet, og fik litra GDS 11. Det blev oprindelige leveret af Henschel til Hornbækbanen i 1907. Det blev

udrangeret i 1964, og derefter lejet af DJK. Det står i dag i Gedser remise. I en senere tekst vil vi se nærmere på Gribskovbanens damplokomotiver.

Godsvogne

Som allerede nævnt anskaffede banen ingen lukkede godsvogne ved åbningen i 1880, idet man mente, at det var tilstrækkeligt at kunne transportere brændsel og grus m.v. fra Gribskov til København med de åbne vogne. Men hurtigt steg behovet for transport af andre varer, og man indkøbte derfor i 1881 to små lukkede vogne hos Scandia og ombyggede – som allerede nævnt – to af de tre-akslede åbne vogne til lukkede. De små QA-vogne havde en meget lille akselafstand, og var





kun seks meter lange over pufferne. De blev sorttjærede.

I de efterfølgende år anskaffede man endnu flere lukkede vogne, bl.a. de almindelige Q-vogne med og uden bremsetårn, og nogle tyske standardgodsvogne af typen G10, bygget af Gotha og Niesky. Disse vogne blev bl.a. anskaffet gennem den driftige handelsmand Albert Svendsen. De benyttedes bl.a. også til omfangsrige fisketransporter fra Gilleleje til København, idet Gille-

leje oprindelig havde havnebane, der bl.a. betjente de driftige Gillelejekiskere.

Vognene havde dels håndbremse, dels tårnbremse, og var i øvrigt sortmalede (tjærede).

Efterhånden voksede godsvogneparken, og der indkøbtes i 1920 flere åbne vogne (litra PC 221-229). Disse vogne, der var forsynet med håndbremse eller bremsehus, var i drift helt til begyndelsen af 1970'erne. Et par af disse vogne havde bremstårn til slutningen af 1950'erne, hvorefter de fik almindelig platform med rangerskrue-

I de sidste år blev den lokale trafik klaret med skinnebusser og lidt Triangelvogne. Banen anskaffede en række skinnebusvogne, der primært afløste de små motortog med Triangelvogne, og personvognene kunne hensættes som reserve eller udrangeres. Sm 4 blev anskaffet fra Scandia i 1951 som S4, fra 1963 Sm 4. Sammen med de øvrige skinnebusser med bivogne gjorde vognene det goder indtil anskaffelsen af Y-tog i 1965. De havde plad til 48 siddende og kunne køre 75 km/t. Foto fra Hillerød, 1966. Foto: Claus.



Øverst: I 1953 leverede Scandia to stål vogne til GDS til brug for de gennemgående tog Gilleleje-København. De havde en længde på godt 18 meter med plads til 75 passagerer. De var moderne indrettet med højryggede lædersæder i to vognafdelinger. De var i slægt med DSBs CL-vogne med endeperroner med to døre. Vognene fik litra C 41 og 42. Foto: Thomassen.



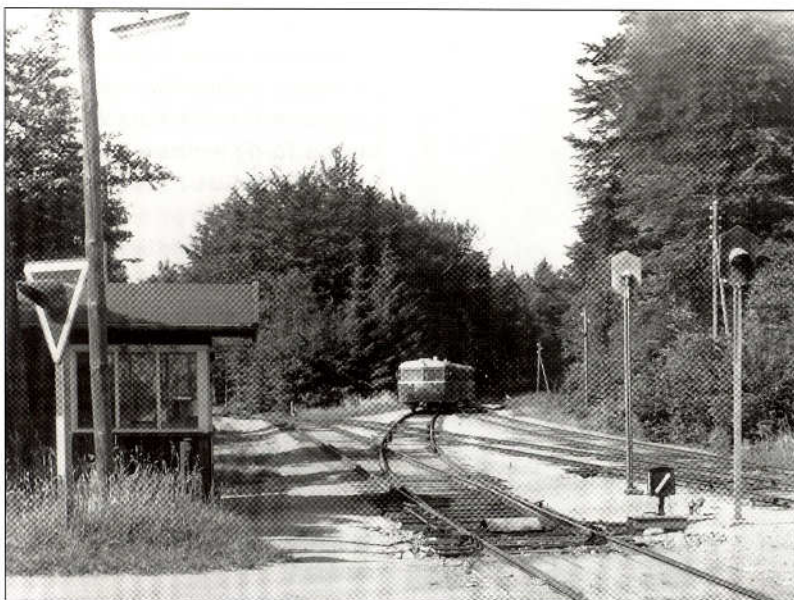
Tv.: Gribskovbanen havde nogle karakteristiske korte personvogne, der især var tiltænkt fremførsel i tog med motortrækkraft. En af disse var GDS C 31, der nedstammede fra GDS B 11. Den blev udrangeret i 1964 og kom til DJK. Vognen havde karakteristiske store åbne endeperroner. Foto fra Hillerød, 1964. JB-P.

bremse, noget DSB allerede havde indført næsten ti år forinden på sine vogne.

I 1923 købte man en lille serie åbne vogne hos privatbanen RGGJ, der blev til GDS PF 230-234. Disse vogne udrangeredes allerede i 1956.

GDS havde mange godsvogne i sin vognpark, og det bevirkede også, at man i årene 1940 til 1957 kunne udleje vogne til DSB. Det var vognene Q 117-120 og Q 126-129, der næppe var på hjemmebane i de nævnte år. De blev som lejevogne hos DSB litreret Li.

Efterhånden forsvandt behovet for lukkede vogne, og de fleste blev udrangeret i slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne, og blev hugget op, såfremt de ikke blev opstillet som vognkasser på banens stationer. I løbet af 1960'erne forblev kun de



Tv.: Kagerup 1966: Gillelejetog bestående af skinnebuser under indkørsel. Toget kørte altid først ind og først ud. Kagerup var GDSs knudestation, hvor togene fra/til Gilleleje og Tisvildeleje samledes og skiltes. Den havde derfor et unikt sporforløb, hvilket tydeligt fremgår af billedet. Foto: Claus.



Herunder: For fuld damp gennem Gribskov. GDS 11 med stort tog suser gennem skoven. For uden GDS 11 består toget af en rejsegodsvogn og en stribe korte personvogne. Billedet er taget i sommeren 1944. Foto: Arkiv/Gribskovbanen.



lukkede vogne Qc 121-125 og de åbne Pc 221-229 tilbage i vognparken. Disse udrangeredes i begyndelsen af 1970'erne.

Personvogne

Banens personvogsmateriel var et broget kapitel. I mange år kørte GDS med en meget forskelligartet

vognpark, der var mere eller mindre ombygget og moderniseret.

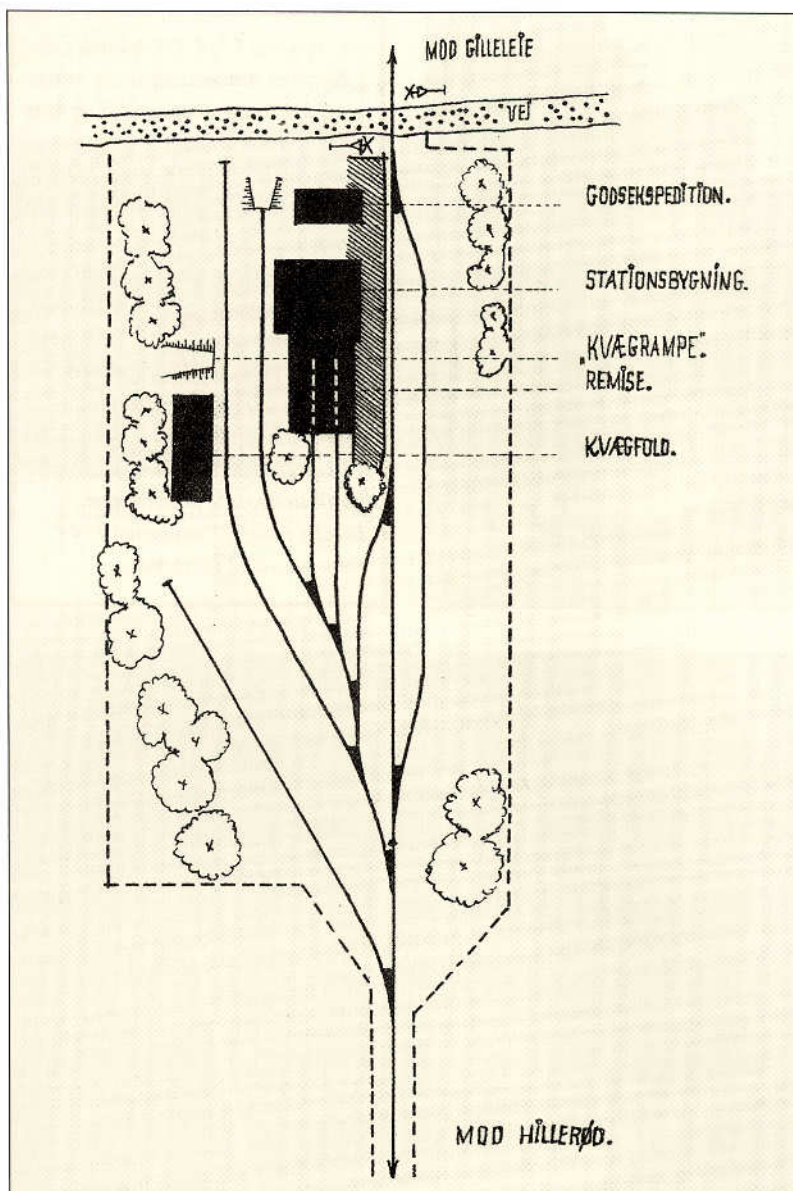
Mens andre baner anskaffede lange og rummelige vogne, så synes GDS at foretrække korte vogne. I tiden med damplokomotiver betød vognenes størrelse generelt ikke så meget, men ved indførelsen af motorvogne i 1920'erne var det

– grundet motorvognenes ringe trækraft – nødvendigt at have lette bivogne. En del vogne blev derfor omdannet til denne trafik, hvor de fik monteret trykluftbremse, rullelejer og kakkelovn.

De to bogievogne GDS B 11 og B 12, ombygget fra dampvognene, var i mange år de længste person-

I 1952 anskaffede GDS et diesellokomotiv på 750 HK fra FRICHS. Det blev indkøbt til de gennemgående tog Gilleleje-Hillerød-København. Det 61 tons tunge lokomotiv havde en maksimalhastighed på 75 km/t, og gjorde det godt for Gribskovbanen i mange år, hvor det brugtes på begge gaffelbaner. Det blev først udrangeret i 2001, hvor det kom til NSJK. Foto fra Hillerød, 1966. Ukendt fotograf.





vogne hos GDS med sine godt 13 meter - længden blev dog overgået af de to stål vogne C 41 og C 42, der med deres godt 18 meter blev de længste vogne hos GDS. De mindede meget om DSBs CL-vogne med dobbeltdøre ved endeperro-

nerne. De kørte på små stål bogier, og havde sikker på siderne. De blev anskaffet fra Scandia i 1954.

En enkelt personvogn - GDS C 39 - var også en meget lang vogn, men til forskel fra de forannævnte lange vogne havde den kun to aks-

ler. Over pufferne målte den 13 000 mm, hvilket var ret usædvanligt for to-akslede vogne. Den blev oprindeligt anskaffet i 1924 fra Wismar til Maribo-Torrig-Jernbane som CA 12, men kom til GDS i 1941, hvor den moderniseredes.

Alle personvogne var lakeret i brune farver, undtagen C 41-42, der leveredes i DSB-vinrød, men senere omlakeredes i creme/rød.

Vognparken bestod dog primært af korte vogne, der målte fra 8000 til 10 000 mm over pufferne, og - som allerede nævnt - skulle benyttes i motortog med Triangel som trækraft.

Læs mere om GDS's personvogne i LOKOMOTIVET nr. 100 side 6.

Nye tider

I 1927 gik banen ind for motordrift, og anskaffede to to-akslede motorvogne fra Triangel, der fik litra M1 og M 2. De havde hjulstillingen 1A, og kunne køre 70 km/t. De gjorde det godt, men alligevel måtte banen i 1932 anskaffe endnu tre motorvogne GDS M 3-5. Disse blev også indkøbt hos Triangel, men modsat de to første vogne, så havde de tre nye vogne tre aksler med akslerækkefølgen 2A. Hastigheden var fortsat 70 km/t.

De tre vogne havde oprindeligt benzinmotorer, men fik i 1950'erne dieselmotorer. De blev udrangeret i 1965, hvor M 5 blev ombygget til troljen GDS MT 5.

Det var i 1947 at GDS gik ind i skinnebusæraen med anskaffelse af flere motorvogne og påhængsvogne fra Scandia. I første omgang fik man leveret GDS S1-3, der alle



Græsted var oprindeligt endestation for GDS-linien til Gilleleje, og derfor opførtes alle faciliteter for at kunne servicere lokomotiverne, bl.a. en dobbeltsporet remsie, der sammenbyggedes med stationsbygningen. I 1896 forlængedes strækningen til Gilleleje, og stationen blev almindelig mellemstation. Den havde et sidespor til Græsted Trælasthandel, der i mange år flittigt benyttede banen. Billedet viser stationen i 1974, hvor HHGB SM 3-4 er på vej til Hillerød gør holdt. I højre side er et godstog på vej til Gilleleje. Foto: KEJ.

"Bismarck-klumpen" GDS L 2 med persontog i Helsingør, 1962. Toget er et gennemgående tog med ældre DSB-vogne litra CP og CO. GDS L 2 blev anskaffet i 1956, og benyttedes i både person- og godstog. Det var rødmalet med striber og røde hjul, hvilket gav den tilnavnet "Bismarck-klumpen". Foto: PÅ SPORET.

havde dieselmotorer på 160 HK, og kunne køre 70 km/t. De var i drift til begyndelsen af 1970'erne.

Fra LB indkøbte man i 1962 en skinnebus, der hos GDS fik litra Sm 2. Inden da havde man i 1951 anskaffet endnu en skinnebus, der fik litra S 4. Også disse blev udrangeret i 1970'erne, hvor banen i samarbejde med HFHJ anskaffede seks sæt Y-tog fra Uerdingen litra Ym 1-6.

Det blev dog også til et par diesellokomotiver, idet man i 1952 fik leveret et af de kendte FRICHS dieselelektriske maskiner på 2 x 375 HK (Marcipanbrød), der blev litreret GDS L 1. Dette forblev banen en tro tjener helt til år 2001, hvor det blev udlånt til NSJK.

En MAK-maskine - GDS L 2 - blev leveret til GDS i 1956. Det var et dieselhydraulisk lokomotiv med en motor på 650 HK. Det var firekoblet drevet ved hjælp af kobbelstænger, og kunne køre 75 km/t. Det blev leveret i en helt anden lakering end i den hidtil brune farve, idet det var rødmalet med hvide striber og røde hjul, hvilket gav det tilnavnet 'Bismarckklumpen'. Det var i drift, indtil det i 1990 solgtes til det tyske udlejningsfirma On Rail i Tyskland. Skæbnen herfra kendes ikke.



Sluttelig fik banen i 1965 – som allerede nævnt – leveret en række Y-tog, der afløste skinnebusserne. Disse havde en hastighed på 80 km/t, og anskaffedes i samarbejde med HFHJ. GDS ejede Ym 1, 2 og 3, mens vognene Ym 4, 5 og 6 tilhørte HFHJ.

Det sluttede dog ikke med disse, idet man i 1968 indkøbte yderligere fem sæt Ym 7-11, der havde de samme tekniske data og udseende som hidtil – og i 1983 leverede Duewag/Scandia endnu fire sæt Ym 12, 13, 14 og 15, ligeledes i samarbejde med HFHJ.

Mens HFHJ og andre privatbaner indkøbte brugte MX fra DSB i 1980'erne og 90'erne, så indlod GDS sig ikke på sådanne handler, primært fordi man havde rigeligt med Y-togsmateriel til persontransport, og ikke havde nogen større form for godstransport, der ikke kunne klares med GDS L 1 og L 2.

Strækninger og stationer

Strækningen Hillerød-Græsted er 19,7 km lang, mens strækningen Græsted-Gilleleje er 6,2 km. og de havde i 1972 stationerne og holdepladserne Hillerød, Slotspavillionen (T) Gribsø (T), Kagerup, Storkevad (T), Mårup, Saltrup, Pibemose, Græsted, Pårup og Gilleleje.

Stationerne er tegnet af Wenck.

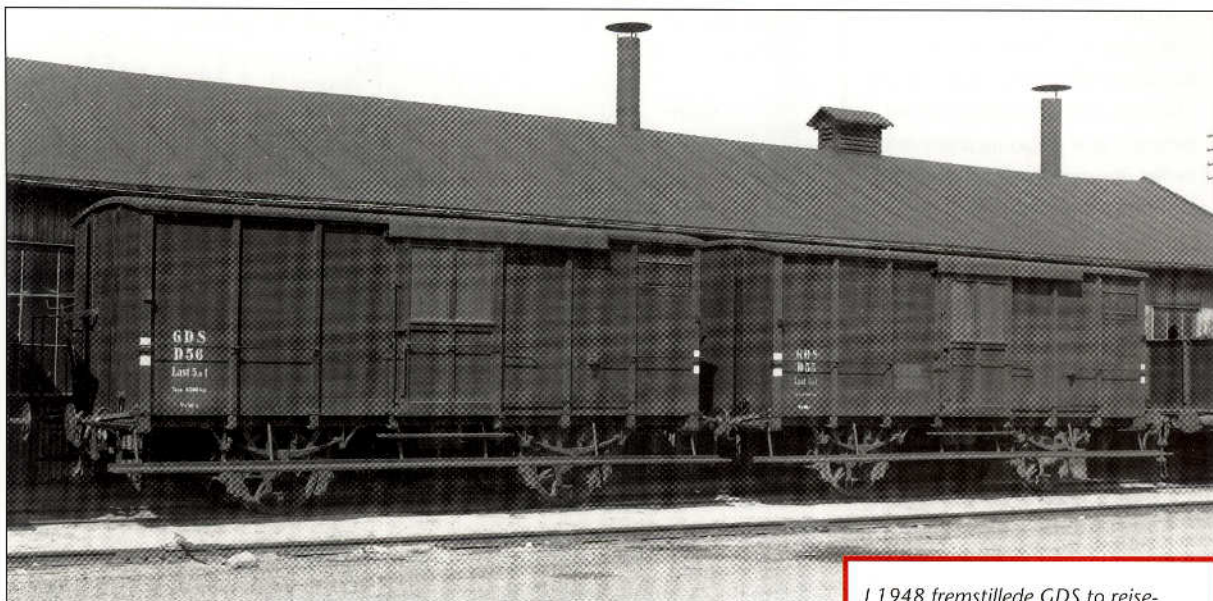
Strækningen Kagerup-Helsingør er 6,0 km lang, mens strækningen fra Helsingør til Tisvildeleje er 10,1 km. Her ligger stationerne Kagerup, Duemose, Højbjerg (T), Helsingør, Langø (T), Ørby, Vejby, Holløse (T), Godhavn (T) og Tisvildeleje.

Stationerne mellem Kagerup og Helsingør er tegnet af T. Arboe, mens stationer mellem Helsingør og Tisvildeleje er tegnet af Carl Lundquist.

Banen har hovedkontor og værksteder i Hillerød, mens der er remiser i Kagerup, Græsted, Tisvildeleje og Gilleleje.



På endestationen i Gilleleje opførtes ikke alene en fælles stationsbygning for HHGB og GDS, men også de tilhørende faciliteter for servicering af trækraften, bl.a. en firesporet remise med vandtårn. På billedet fra 1966 var de to remisespor fjernet, og remisen så lidt forfalden ud. Vognkassen til højre er GDS QA 105, der har mistet undervognen, og benyttes som lagerskur. Foto: Claus.



Gribskovbanen benyttede naturligvis også rejsegodsvogne, mens man ikke havde specielle postvogne i vognparken.

De ældste rejsegodsvogne i GDS's vognpark var D 55 og D 56, der blev anskaffet med åbningen af Kagerup-Helsing-Banen i 1897 hhv. 1898, hvor der blev leveret to rejsegodsvogne, der fik litra GDS C 21 og C 23. De blev bygget af L.Chr. Hansen i Græsted, der stod for vognkasserne. GDS leverede alle dele til undervognene, altså hjul med nye bandager, fjedre med tilbehør, akselkasser, puffere og trækstang med trækkroge. Nogle af delene blev fremstillet på Hans Hvids Maskinfabrik i Hillerød.

Det var meget små vogne med en akselafstand på kun 2,7 meter. GDS C 21 havde et lille postrum på kun 1,5 m², mens D 22 udelukkende blev indrettet med rejsegodsrum.

De kunne laste 4,5 tons. I 1924 blev de omlitreret til GDS 55 hhv. 56. I 1934 blev de omdannet til lo-

kalvognene GDS Q 115 og GDS Q 116.

I år 1906 fulgte endnu en 'rejsegodsvogn', nemlig D 23, der i 1924 blev til GDS D 57. Den blev udrangeret allerede i 1930.

I 1922 leverede Scandia to kombinerede post. og rejsegodsvogne GDS D 24 og D 25, der i 1924 blev omlitreret til GDS 51 hhv. GDS 52.

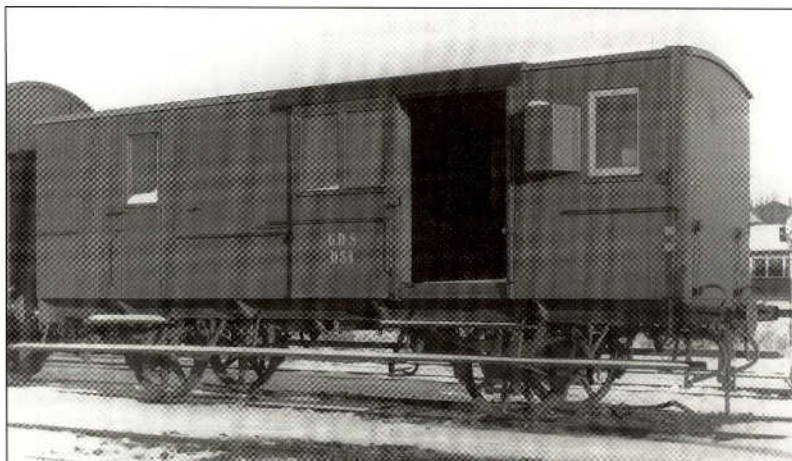
I 1948 fremstillede GDS to rejsegodsvogne D 55 og D 56. De blev opbygget på banens værksted i Hillerød. Her konstruerede man vognkasserne i brædder, og forsynede dem med midterstillede små skydedøre. Undervognene kom fra de gamle personvogne KHB C 23 og C 22. De kunne laste 5 tons. Foto fra Hilleør, 1962, Thomassen/Arkiv TA.

Oversigt over rejsegodsvogne hos GDS og KHB

Opr.	Fabrik	År	1924	1934	Udr.
D 21	LCH a)	1895	GDS D 55	GDS Q 115	?
D 22	LCH a)	1895	GDS D 56	GDS Q 116	?
D 23	Scandia	1906	GDS D 57		1930
D 24	Scandia	1923	GDS D 51		1961
D 25	Scandia	1923	GDS D 52		1961
D 53	Scandia	1923	oml. 1945 fra KHB D 53		1971
D 54	Scandia	1944			1971
D 55	GDS	1948	opbygget på KHB C 23		1971
D 56	GDS	1948	opbygget på KHB C 22		1971

a) Laurits Chr. Hansen, Græsted

GDS rejsegodsvognen D 54 blev leveret til Gribskovbanen af Scandia i 1944. Den mindede i stil om DSB litra EH. Den var ca. 7 000 mm målt over vognkasse, og havde postrum i den ene ende. Vognen forblev i drift til 1960, hvorefter den henstilledes på Borup Teglværks sidespor. Det vides ikke, hvornår den blev ophugget. Foto fra ca. 1956. Ukendt fotograf.



Øverst: I 1923 leverede Scandia en rejsegodsvogn til KHB som D 53. Den overgik i 1945 til Gribskovbanen, hvor den beholdt sit nummer. Den var næsten helt magen til DSBs rejsegodsvogn litra EH, og mindede også meget om GDS D 51. Den forblev i vognparken helt frem til 1971, hvor den blev udrangeret. Foto fra Hillerød, 1962. JB-P.



Til højre: Stemningsbillede fra Tisvildeleje station i 1952. I baggrunden holder et Triangeltoget bestående af GDS M 4 (før ombygningen i 1954) og rejsegodsvognen D 55. I forgrunden venter et ukendt skinnestog, der studeres af flere personer, heriblandt en værkmester i kedeldragt. Læg mærke til datidens påklædning, hvor pigerne er i let sommerbeklædning... og mænd bærer hvide gummisko. Postkort, arkiv TA.



De havde en akselafstand på 4000 mm, og var 8190 mm lange målt over pufferne. Postrummet var 2000 mm langt, mens rejsegodsrummet havde en længde på 3380 mm. De blev begge udrangeret i 1961.

I 1923 fik KHB leveret en rejsegodsvogn D 53 fra Scandia. Den skiftede forvaltning til GDS i 1945, hvor de tre nordsjællandske baner sammenlagdes. Men den beholdt sit oprindelige nummer. Den havde vognkasse i teaktræ, løbebrædder og mindede meget om DSBs rejsegodsvogne litra EH, og havde også et lille postrum på kun 1550 mm i længden. Den forblev i vognparken

helt til 1971, men blev allerede i 1960 hensat i Hillerød.

GDS 54 blev leveret af Scandia i 1944. GDS 54 var ligesom nr. 53 en rejsegodsvogn med postrum. GDS 54 blev udrangeret i 1960. Den hensattes derefter på Borupgård Teglværks sidespor.

Sluttelig fik banen i 1948 anskaffet to selvbyggede rejsegodsvogne

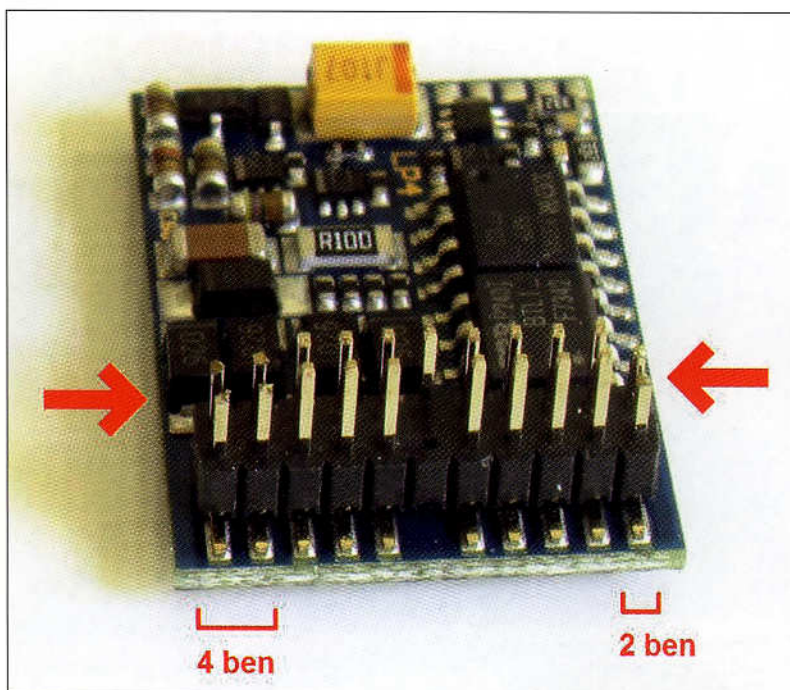
D 56 og D 55. På banens værksted i Hillerød byggede man to nye vognkasser i træ, der blev monteret på undervognene fra personvognene KHB C 23 og C 22. De fik karakteristiske vognkasser kun med skydedøre og store vinduer i disse. Endvidere fik de monteret løbebrædder.

Alle rejsegodsvogne var sorttjærede ligesom GDS's godsvogne, bortset fra GDS 53 og 54, der var let rødmaled.



Kagerup station set fra bagsiden. Normalt ses stationen fra forsiden, men her er den altså fotograferet som et hyggeligt miljø set fra skoven. Helt til venstre ligger stationsbygningen, derpå varehuset og så det karakteristiske vandtårn. Et par af de lukkede G 10-vogne i tjæresort står på sidesporet bag stationens bygninger. Foto: Claus.

Disse dekoderstikben forkortes til ca. halv længde: 4 yderste i venstre side og 2 yderste i højre side.



Indbyg en ESU LokPilot (mfx) i litra F

■ Af Ole S. Petersen

I mere end 10 år har mfx-dekodere været standard i Märklins egne lokomotiver, og mange har i dag digitalcentraler til dette system. Men de danske producenter af modeltog sætter af uransagelige grunde stadig kun Motorola-dekodere i deres AC-modeller, som typisk er 2-300 kr. dyrere end DC-udgaven pga. af dekoderen. Surt når man straks kasserer dekoderen for at købe en, der både kan mfx og Motorola.

Normalt er det kun et spørgsmål om ærgerlige penge at skulle smide ud, men F2010/Hobby Trades model af litra F har endnu en udfordring. Der er kun lige akkurat plads til en LokPilot 64617, og kun hvis man desuden foretager et lille indgreb. Da ESU er den eneste, som producerer mfx-dekodere (ud over Märklin selv), er ikke nogen alternativer til denne dekoder.

DC-kørere, som vil have opgraderet deres F-maskine med en ESU LokPilot, vil også kunne følge denne vejledning. LokPilot 64617 kender nemlig alle digitalsystemer, herunder DCC. Der vil selvfølgelig ikke være nogen slæbesko at fjerne på deres model.

Sådan indbygges dekoderen
F-maskinens printplade har et PluX16-stik. ESU producerer ikke PluX16-dekodere, men heldigvis er benforbindelserne i PluX-systemet

opbygget således, at der altid benyttes de samme ben til de samme formål. Så derfor kan man bruge den førnævnte ESU PluX22-dekoder i F-maskinen. Det vil dog være nødvendigt at afkorte de overskydende 6 ben til cirka halv længde. Ellers vil de overtallige ben støde mod printpladen i lokomotivet og forhindre dekoderen i at blive trykket på plads. Fotoet af den løse dekoder viser hvilke ben, der skal afkortes. Brug f.eks. en lille skævbider, og klip kun et ben ad gangen.

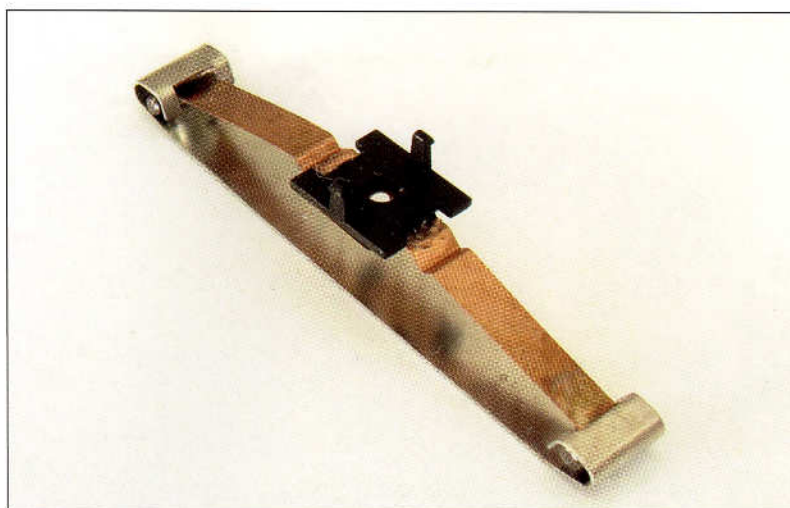
Slæbeskoen er blot klipset på undersiden af lokomotivet. Der er hverken skrue eller ledning. Stik spidsen af en lille flad skruetrækker ind under den sorte plastplade, og lirk skoene af. Fotoet viser den afmonterede slæbesko, så læseren bedre kan forstå arbejdsgangen.

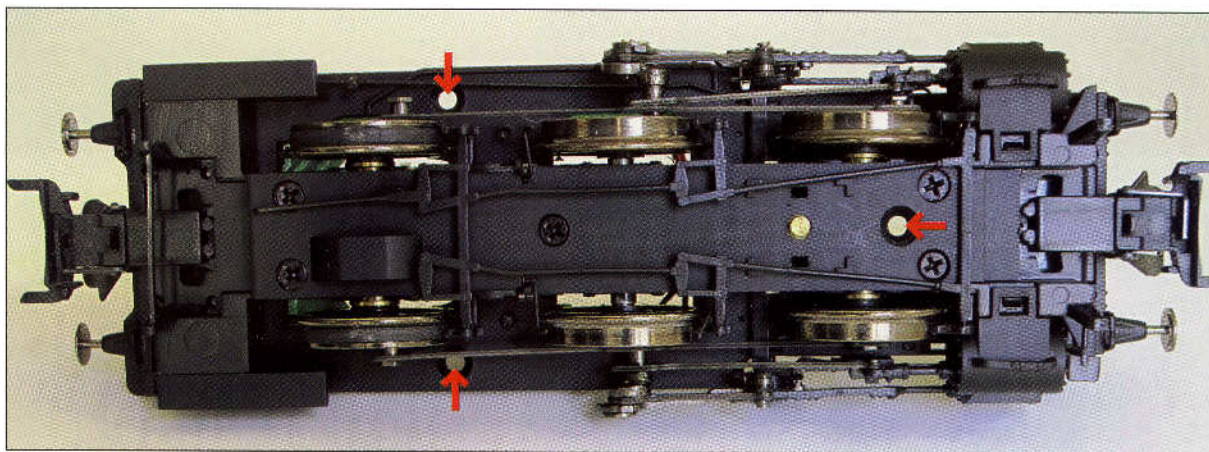
Egnet værktøj findes f.eks. i Märklins værktøjssæt nr. 70900, hvor der er små skruetrækkere, pincetter og møtriknøgler til gangtøj i en lille pæn plastæske.

Nu hvor slæbeskoen er væk, er alle skruehovederne på lokomotivets underdel blevet blotlagte. Det er kun tre af dem, som skal skrues ud for at kunne fjerne overdelen. De røde pile på fotoet viser skruehullerne, hvor disse tre skruer har siddet. Brug en lille stjerneskrue-trækker og pas godt på skruerne, for de er meget små og forsvinder nemt.

Når lokomotivoverdelen er løftet forsigtigt af ved at holde i vandkasserne, trækkes den gamle Uhlenbrock 76150-dekoder ud af stikket, og den nye fra ESU isættes. Fotoet viser den nyisatte dekoder, så man

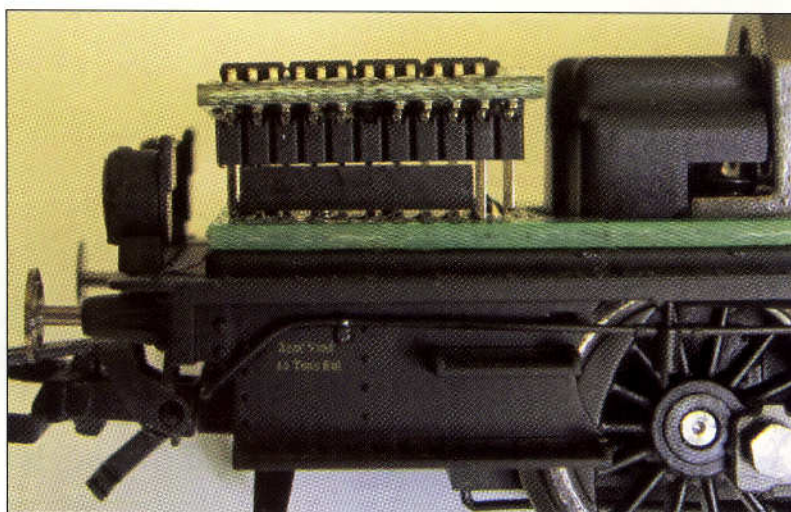
Sådan er monteringspladen på slæbeskoen udformet.





Overdelen afmonteres ved at fjerne tre skruer, skruehullerne er markerede med pile.

kan se de afkortede ben, som rager uden for stikket. Hvis du vil afprøve den nye dekoder, inden du samler lokomotivet, så husk at montere slæbeskoen midlertidigt. Ellers virker dekoderen med garanti ikke! Når overdelen skal på igen, gelejdes førerhusets bagvæg forsigtigt ned i sprækken mellem baglygter og printplade. Pas på baglygternes bagplader, de falder nemt af, og det er et pillearbejde at få dem trykket på plads igen.



Den nyindsatte dekoder, bemærk placeringen af de ekstra ben.

Nyheder fra hobby trade



63006-73006 Holbæk - grøn dør markering
63009-73009 Ringsted - rød dør markering

63010-73010 Kbh. Østerport - grøn dør markering
Enkelt styrevogn



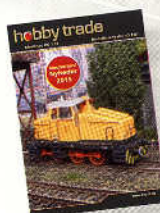
34071 Kølevogn, DSB IKA 25188, Epo. III
34072 Kølevogn, DSB IKA 25141, INTERFRIGO, Epo. III
34073 Kølevogn, DSB IKA 25165, INTERFRIGO, Epo. III
34074 Kølevogn, DSB IKA 25162, INTERFRIGO, Epo. III
34075 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
34076 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
34077 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV
34078 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV

34071 Kølevogn, DSB IKA 25188, Epo. III
34072 Kølevogn, DSB IKA 25141, INTERFRIGO, Epo. III
34073 Kølevogn, DSB IKA 25165, INTERFRIGO, Epo. III
34074 Kølevogn, DSB IKA 25162, INTERFRIGO, Epo. III
34075 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
34076 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
34077 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV
34078 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV

hobby trade

Se vognene hos din forhandler

F2010 ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.f2010.dk



Kom ind til din forhandler og hent vores nye brochure med nyheder 2015!

www.f2010.dk



Flotte håndbyggede modeller

MANGE NYHEDER

Banetjenesten

Rigtige danske signaler og et meget stort sortiment af dele til modeljernbanen.

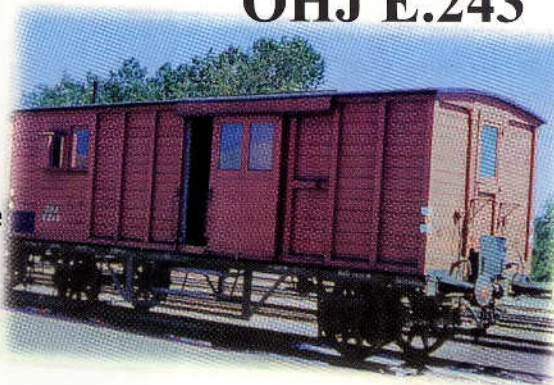
MCK godsvogne til kun 279,-

DSB Stopbomme til kun 99,-

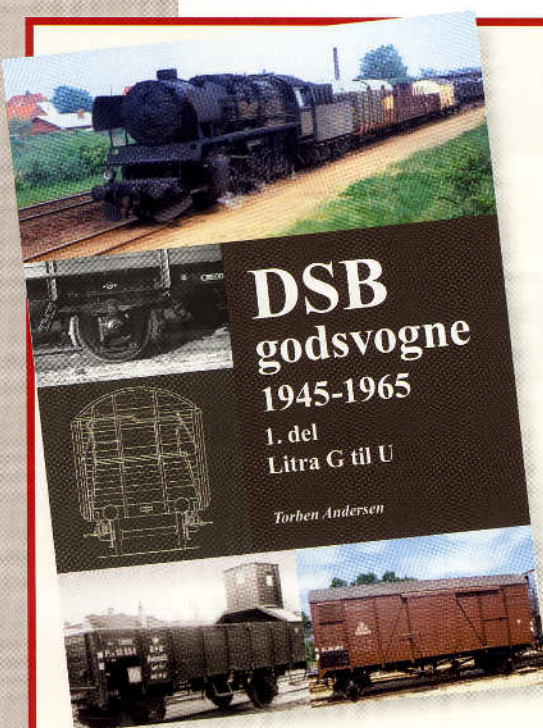
Helt nye OHJ / HTJ Postvogne

**SE DE MANGE NYHEDER PÅ
VORES NYE HJEMMESIDE**

Ny håndbygget model OHJ E.243



www.dfmodeltog.dk / info@dfmodeltog.dk



Så kommer vores nye bog om

DSBs godsvogne 1945-1965

1. del, litra G til U

Bogen indeholder bl.a. følgende:

- mange sjældne fotos af vognene, taget af vores bedste jernbanefotografer
- vogntabeller
- tegninger i skala 1:87 af de fleste vogne
- skitser med vognoversigter
- forklaringer på RIV, EUROP og INTERFRIGO
- hvad betyder de enkelte litra
- signaturer på godsvognene
- beskrivelser af vognene og deres brug
- lejevogne i 1950'erne
- og meget, meget mere

Bogen bliver i format A4, trykt på fint 140 gram papir, hård omslag, og på 144 sider.

Forventes udsendt i slutningen af januar 2016.

Pris kr. 450,00 incl. moms.
Bogen fås ved at indbetale kr. 450,00 til

Danske Bank reg.-nr. 9570 konto 10 25 16 05,
TpT c/o Torben Andersen,
Odensevej 124, 2.tv, 4700 Næstved.

Med venlig hilsen

**LOKO
MOTIVET**





*"Englænderen tog
443 ved Ringsted
1 februar 1984:
MX 1007-ukendt
MY-BD-Bk-AB-Bf-
Bf. Toget er på
vej til Korsør.*

Eksempler på **DSB oprangeringer 1982-1991**

Del 1: Sjælland - og lidt Jylland

■ Af Torben Andersen

Der er efterhånden udsendt en mange modeller af moderne personvogne med forbillede i DSBs UIC-vogne og ombyggede ældre vogne. Men hvordan anvendte DSB egentlig alle disse typer vogne?

I et par artikler vil vi vise nogle af disse oprangeringer, der såmænd er lige så spændende som oprangeringer til epoke III.

Vi har i tidligere numre bragt oprangeringer til epoke IVa, så derfor vil de kommende tekster omhandle tiden efter, altså fra ca. 1983. Alle oprangeringer har fundet sted i virkeligheden, og er ikke teoretiske fra Togplan 6 og VI, idet forfatteren dels har fotograferet togene, dels har nedskrevet oprangeringerne, endda med de enkelte vognnumre, men disse numre er udeladt af hensyn til plads og overskuelighed. Det samme gælder tidspunkter for afgang og ankomst. Her må man evt. se i tjeneste- eller publikumskøreplanerne.

Lidt om togplaner

DSB brugte gennem tiderne flere planer for togenes drift, de såkaldte – meget logisk kaldte – togplaner. Her var flere udgaver, bl.a. nogle for posttogenes oprangering, løb m.v. For persontogenes vedkommende hed planerne 6 og VI (1. hhv. 2. Distrikt). Planerne var som regel sammenhæftede, men for Sjællandske tog brugte man løse blade, de såkaldte FO-lister, der hele tiden blev justeret. Her var

planerne opdelt i personførende tog uden 1. klasse og tog førende 1. klasse. De sidstnævnte hed også FO-lister, men havde en stor prik i O'et, så man nemt kunne skelne mellem de to typer.

Fra 1974 fremstillede DSB togplanerne i tykke Lumbeck-limede bind, der angav togenes oprangering, afgang og ankomst m.v. for de enkelte dage. For hverdage var trykket gjort på hvide ark (regionaltog m.v.), mens



På Frederiksbundsbanen kørte i mange år pendul-tog som dette med MX- Bn-Bns. Her er det MX 1014, der er trækraft. Oktober 1983.

MZ 1425 med IC 120, på vej til København, passerer Roskilde, november 1983.

Oprangeringen er B-A-B-B-Bk-B. B-vognen efter maskinen er en lokalvogn, der er blevet tilkoblet i Korsør.



søndags-tog vistnok var trykt på røde ark og lørdage på blå ark. Lyntog og Ic-tog var optaget i særskilte planer, også i Lumbæk-limede planer.

Vi begynder med oprangeringer på den Sjællandske Sydbane i 1983, hvor forfatteren noterede og fotograferede et utal af banens mangeartede tog. Tognumre og oprangeringer med numre på de enkelte vogne blev – som allerede nævnt ovenfor – nedskrevet og fotograferet af forfatteren, så dokumentationen var til stede. I mange tilfælde blev også afgangstider fra de pågældende stationer noteret.

Her skal tilføjes at ulige tognumre – på Sjælland – førte toget bort fra København, mens lige numre var tog til København. Bemærk, at trækraften kunne være både vinrød og sort/rød, hvilket hosstående fotos viser; størstedelen af lokomotiverne havde alle på det tidspunkt fået underhængte plove efter den strenge vinter i 1978-1979.

P = persontog
G = Godstog
Ic = Intercity-tog
L = Lyntog (MA)

Her vil vi koncentrere os om persontogene. Godstogene vil vi se på i en kommende tekst.

Oprangeringer

Sydbanen København-Nykøbing F.-Nakskov/Omvendt.

P 5047: MY-BD-Bn-Bn-Bn-Bns, en meget almindelig oprangering i mange år, men litra BD anvendtes kun mere eller mindre i toget.

P 5072: Bns-Bn-Bn-Bn-MY-P
Bureauvognen litra P havde ikke styreledninger, og derfor måtte den kobles efter lokomotivet. Det var et eftermiddagstog. P-vognen blev læsset i Nykøbing F., hvor den stod på et stikspor til spor 1 nær posthuset. Når tiden var inde, blev den rangeret til togstammen af en køf.

Vi tager lige et par internationale tog, bl.a. 'Moliere', der kørte mellem København, Hamborg og Paris.

"Moliere": MY-DB Bcm-3 SNCF B II u-SNCF A1B6u-DSB ABg. Sidstnævnte var en lokalvogn, der blev afsat i Rødby F.

Et andet tog var "Neptun" mellem Østberlin-Warnemünde-Gedser-København:

P 5056/320 "Neptun": Bns-Bn-Bn-ME-BD-2 DR Bme-ABme-Bme-Bme-DSB litra P eller Bns-3 Bn- 2 ABg-Bn-MZ-DR-DR personvogne-DSB litra P.

Dette besynderlige tog med en blanding af lokale DSB-vogne og vogne fra DR, udgik dels fra Berlin, dels fra Nykøbing F.

Den lokale stamme med Bn-vogne stod klar i spor 4 i Nykøbing F., og fra Gedser ankom så det udenlandske tog 320 med ME/MZ som trækraft.

I Nykøbing F. kobledes toget bag på den lokale stamme, hvorefter hele kortegen fortsatte til København. Dette tog kørte helt indtil 1989, hvor Berlin-muren faldt. Og endda et stykke tid efter.

P-vognen kobledes muligvis til tog 320 i Gedser, men det vides ikke helt præcist.

P 5051: MZ-BD-Bn-Bn-Bn-Bn-Bns
Dette var en meget benyttet oprangering i flere år for regionaltog mellem København og Nykøbing F. BD-vognen havde oprindelig ikke styreledning, men fik det undervejs, så den kunne anvendes i regionaltog. Der var jo ikke rejsegodsrums

ME 1510 med IC 143 på vej til Korsør, fotograferet vest for Sorø, januar 1984. Oprangeringen er fem litra B, en litra Am fra DB - og til slut en litra Bk kioskvogn.



Bn-vognene. Det kom først senere med litra ADns.

P 5048: ME-ABg-Bg-Bg-Bn

Det var et lille lokaltog, som trafikerede Sydbanen fra Nykøbing F til København. Det havde mange forskellige oprangeringer, og benyttedes især til transport af pendlere (herunder folketingspolitikere) m.v. Det udgik fra Nykøbing F.

P 5020: Bns-Bn-Bn-BD-MY

Dette var en almindelig oprangering for toget i flere år, og var returløbet for P 5051. I stedet for MY anvendtes MZ og ME i flæng. Litra ME var lokomotivet anskaffet til fremførsel af regionaltog med Bn-stammer. Men benyttedes selvfølgelig også i mange andre tog.

Et helt specielt tog P 5170 kørte i flere år på lørdage over Lille Syd. Det bestod af to 'halvdele', hvoraf den ene kom fra Nykøbing F. Den anden del var lokaltog fra Næstved til Roskilde med MX over Køge. De to dele kobledes sammen i Næstved, og fortsatte over Køge, Roskilde til København.

P 5170: Bns-Bn-Bn-MX-MX-Bns-BD-DPh (eller Ph)

Det ene lokomotiv – i toget fra Nykøbing F. – kunne også være MY eller MZ.

Vi springer nu til 1984:

Vi begynder med lidt Ic-oprangeringer. Her har vi jo fået en hel del brugbart materiel fra HELJAN, endda i epoke IVb-udgave (B-vogne med lille vindue i døre og nedhæng for motortræk til de automatisk lukkede døre), så det kan næppe blive mere korrekt.

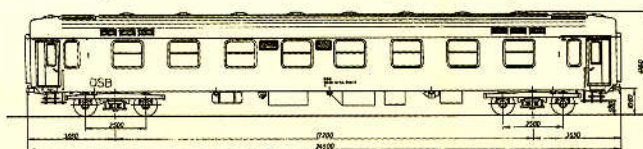
IC 108 fra Korsør til København:

MZ-AB-AB-B-B-B-Bk

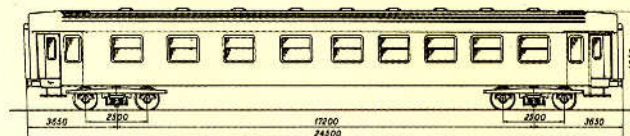
Læg mærke til, at toget anvendte to AB-vogne. Ved A-vognmangel anvendte man to AB-vogne, der havde afdelingerne med 1. klasse vendt mod hinanden. Et sjovt tog til modeljernbanen.

Da DSB skulle renovere A-vogne i 1983-84, lejede man en række Am-vogne hos DB, der indsatte i flere

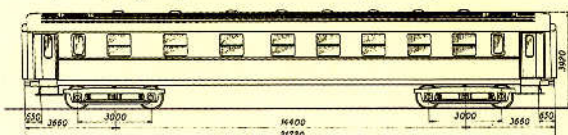
Almindelige DSB-personvogne i epoke IV: (ikke i skala – fra DSB DRM 1, 1974-1984)



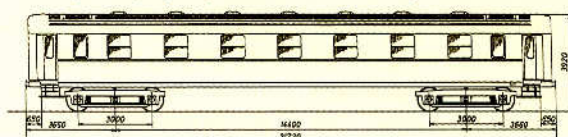
DSB litra A, nyeste serie, sidegangsvogn med 8 kupeer.



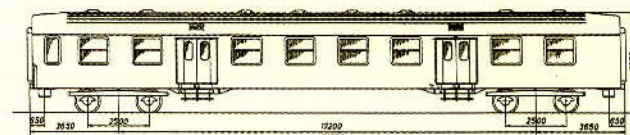
DSB litra AB, sidegangsvogn med 3 stk. 1. kl. kupeer og 6 stk. 2. klasse kupeer.



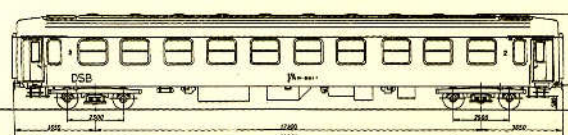
DSB litra ABg, sidegangsvogn med 3 tk. 1. klasse og 5 stk. 2. klasse kupeer.



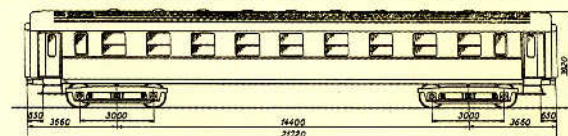
DSB litra Ag, sidegangsvogn med 1. klasse og 7 kupeer.



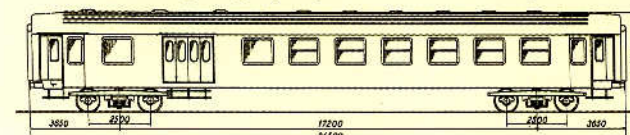
DSB litra An, storrumsvogn med 1. klasse.



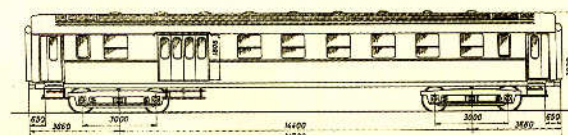
DSB litra B, sidegangsvogn med 9 kupeer, 2. klasse.



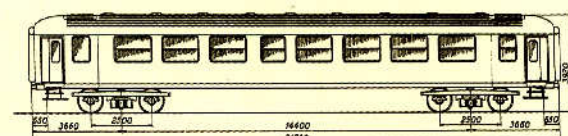
DSB litra Bg, sidegangsvogn med 9 stk. 2. klasse kupeer.



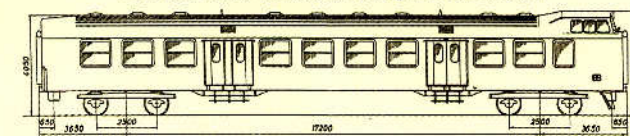
DSB litra BD, sidegangsvogn med 6 stk. 2. klasse kupeer og rejsegodsrums.



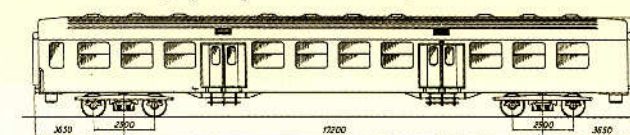
DSB litra BDg, sidegangsvogn med 6 stk. kupeer og rejsegodsrums.



DSB litra Bf, to-delt storrumsvogn med 2. klasse.



DSB litra Bns, styrevogn med tre storrums, 1.-serie med 2. klasse.



DSB litra Bn, storrumsvogn med 2. klasse.



P 443 "Englænderen" med to maskiner - MX og MY - på vej gennem Roskilde til Korsør, november 1983. Stammen består af DSB litra BD-Bk-ABg-Bf-Bf.

Ic-tog. De var ikke så populære, idet kupeerne var mindre end i de danske A-vogne. Am-vognene fås i model fra diverse fabrikanten. Det var ikke så almindeligt med ME som trækraft, men de sås dog ofte i Ic-togene, især ved leveringerne i begyndelsen af 1980'erne.

Ic 143 og Ic 139 ME-DB Am-B-B-B-Bk

Et lidt udsædvanligt Ic-tog var tog 135, der blev oprangeret af de nye vogne til prototypetoget. Her var ME fast trækraft på Sjællandssiden. Som lokalvogne anvendte man

nogle Bn-vogne, der blev 'afkoblet' i Korsør.

Ic 135: ME- Bn-Bn-Cfm-Bfm-Afm-Bfs

Havde DSB mangel på Am-vogne fra DB og A-vogne fra DSB, indsatte man vogne litra Ag, fx tog 126:

Tog 126 Korsør-København: ME-Ag-B-B-B-Bk

Nogle spændende tog i 1984 var 'Englænderen' med togene 442/443, der altid havde 'pudsige' oprangeringer.

Tog 443: MX-MY-BD-Bk-AB-Bf-Bf Tog 442: MY-Bv-Bv-B-Bk-BD-ABg

De sidstnævnte Bf-vogne kan vi jo nu få i model fra HELJAN, så en 'Englænder' er oplagt på modeljernbanen. Litra BD var altid med i toget, idet de rejsende her havde bagage m.v., de skulle have med til England.



Et helt specielt tog var P 541, der var efterfølger til det kendte tog 25 (før 1974). Det kørte midt på dagen fra København til Korsør (og videre til Århus). Det skulle transportere rejsende 'med særligt formål' (?) og havde altid en blandet oprangering.

Her er et par eksempler:

ME-Bn-An-Bn-Bn-Bns-Dh-Ph MZ-ABg-Bn-Bn-Bn-Dh

Et øjeblik vender vi tilbage til oprangeringer på de sydsjællandske strækninger, denne gang i 1984:

Oven over: Tjah, når det kniber med nærtrafikvogne, så må man også tage styrevogne i brug som almindelige Bn-vogne. I sådanne tilfælde vendte mans Bns-vognen, så man vidste, at den ikke anvendtes som styrevogn. Her et eksempel på en sådanne oprangering på Københavns Hovedbanegård, 1984. Det var ikke noget usædvanligt syn på det tidspunkt.



Th.: MX 1045 med tog til Padborg (P 944) kører ud fra Fredericia station. Oprangeringen er enkel: DSB litra Bg og BDg. Året er 1984.



P 5048 Nykøbing F-København
MZ-ABg-ABg-Bg-Bg (se også toget
i 1983)

P 5071: **MY-ABg-Bn-Bn-Bn-Bns**

Igen anvendte man litra Ag, da der var mangel på vogne med første klasse litra An. Sidstnævnte kørte i øvrigt mest på Kystbanen, men det hændte at de også dukkede op i regionaltogene på Sydbanen, især sås An nr. 600 ofte på de Sydsjællandske strækninger. Den kunne på lang afstand kendes på det overdimensionerede hvide DSB-logo.

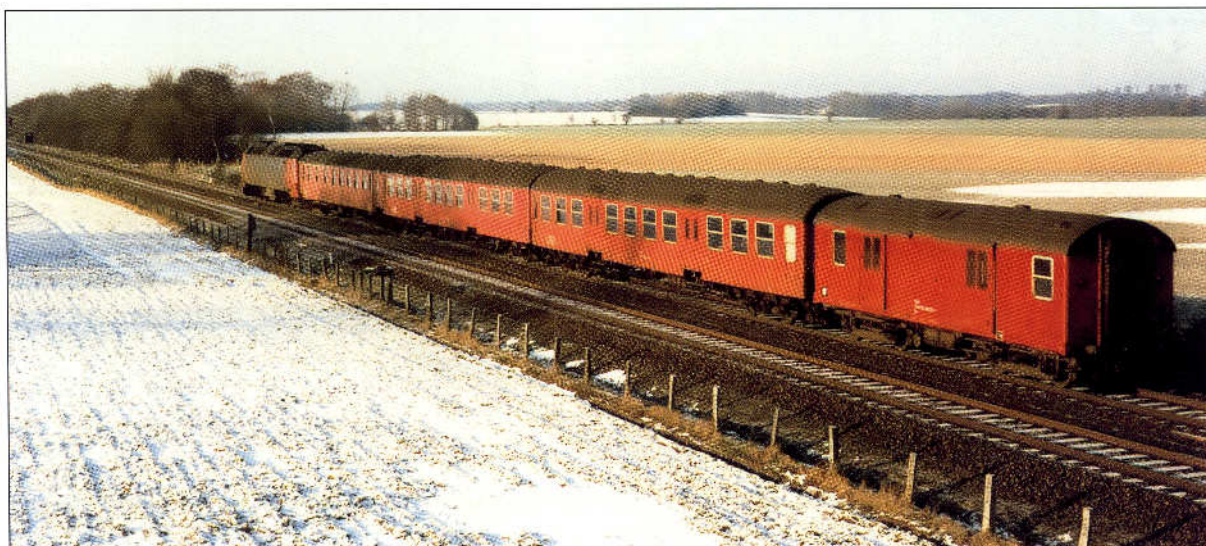
Vi må ikke glemme pendlertogene mellem Næstved-Køge-Roskilde og Ballerup-Frederikssund. Her benyttedes i mange år faste stammer med Bns-Bn-vogne. På begge trækninger anvendtes oprangeringen **Bns-Bn-Bn-MX**. Det skete at en MY blev benyttet i Køge-togene. På et tidspunkt indsatte man MZ III og ME i togene mellem Næstved-Køge-Roskilde, men det blev ingen succes for MZ'erne. De var for kraftige til de hyppige stop, og afløstes derfor af MR-togsæt fra 1986.

På Frederikssundsbanen fortsatte MX at være trækraft, men vognene var nu alle forsynet med dampvarme, d.v.s. litra Bn-d.

Og så lige en tur til Kalundborgbanen med de store bådtoget:

Bådtoget København-Kalundborg/retur, hvor man anvendte mange forskellige oprangeringer.

P 4071 til Kalundborg kunne se således ud (april 1984):



ME-Bf-Bf-Bf-Bf-Bf-AB-Bn-Bn-ABg

Ja, der blev benyttet ikke mindre end fem vogne af litra Bf i disse tog, men da man degraderede flere litra ABg til Bv, altså annullerede 1. klasse i sommeren 1983-84, kunne oprangeringerne være:

P 4041: **ME-Bv-Bv-Bv-Bv-Bv-AB-Bn-Bn-ABg-Bf-Bf**

Fredericia-Padborg:

Vi slutter med et lille hop til det jyske i 1984.

Fra Fredericia til Padborg og retur kørte små lokale tog med ældre ombyggede personvogne, således P 936 og 944, hvor degraderede ABg-vogne, nu litra Bv, blev benyttet. Disse små tog er velegnede til modeljernbanen.

P 936: **MZ-Bv-Bv-Bv-BDg**

P 944: **MZ-Bv-Bv-BDg**

Litra BDg kommer som bekendt fra Mck/Dekas, og mon ikke vi også får et par Bv-vogne?

Om eftermiddagen kørte et tog fra Fredericia til Struer. Det var bl.a. P 3737, der blev trukket af en degraderet MY, altså en MV.

P 3737: **MV-Ph-BD-Bg**

Lad os slutte med Nordpilen i maj 1984, der fra Fredericia til Hamborg så således ud:

MZ-BD-BD-AB-DB Bnm-DSB B-AB-B-B

Toget medtog altså kun en enkelt DB-vogn. De øvrige vogne var alle 51-mærkede fra DSB d.v.s. vogne til udlandskørsel.

I kommende numre ser vi på andre oprangeringer i 1980'erne.

P 936 til Padborg, maj 1984. Oprangeringen er: MZ 1430-Bv-Bv-Bv-BDg. Litra Bv var degraderede ABg-vogne.

PS41 på vej til Korsør, 1984. Oprangeringen er: ME-ABg-Bn-Bn-Dh. Foto toget vest for Sorø.

LOKOMOTIV- REMISE i Videbæk

Strækningen Skjern-Videbæk åbnede for drift i 15. november 1920. Banen var oprindeligt tænkt som en transitbane Skive-Skjern, men den blev ikke til noget, grundet mod-

stand i DSBs ledelse og Landstinger beskar banen til kun at omfatte strækningen Skjern-Videbæk.

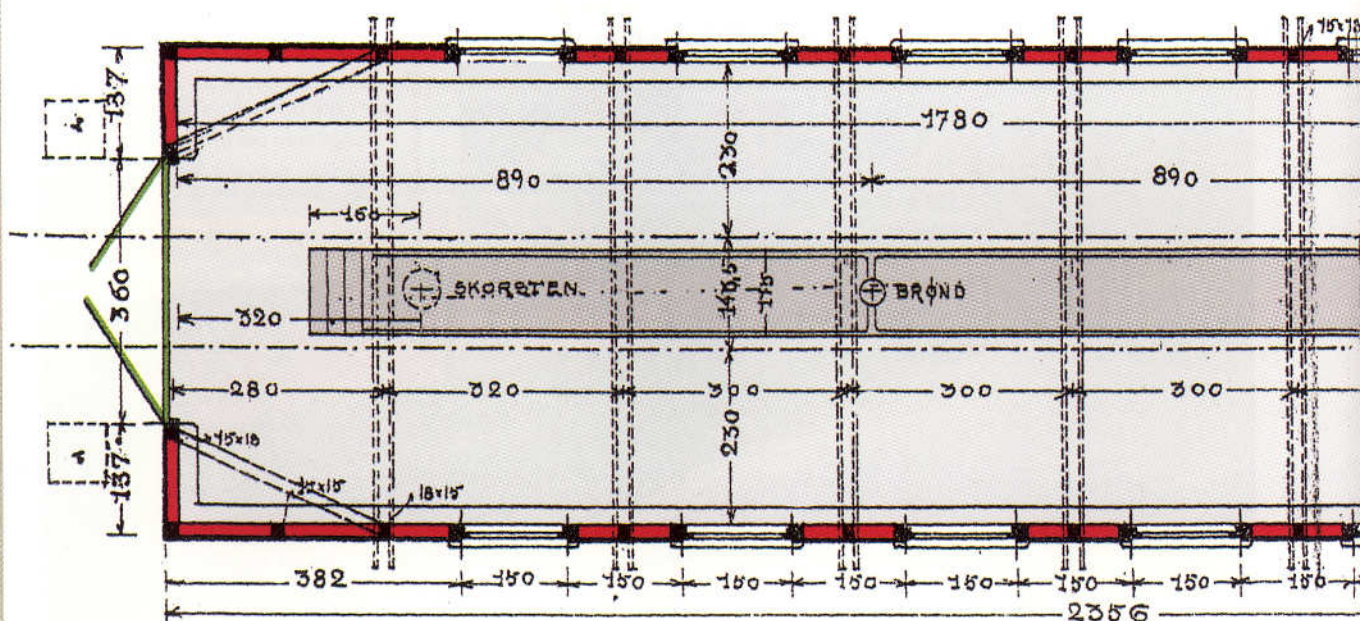
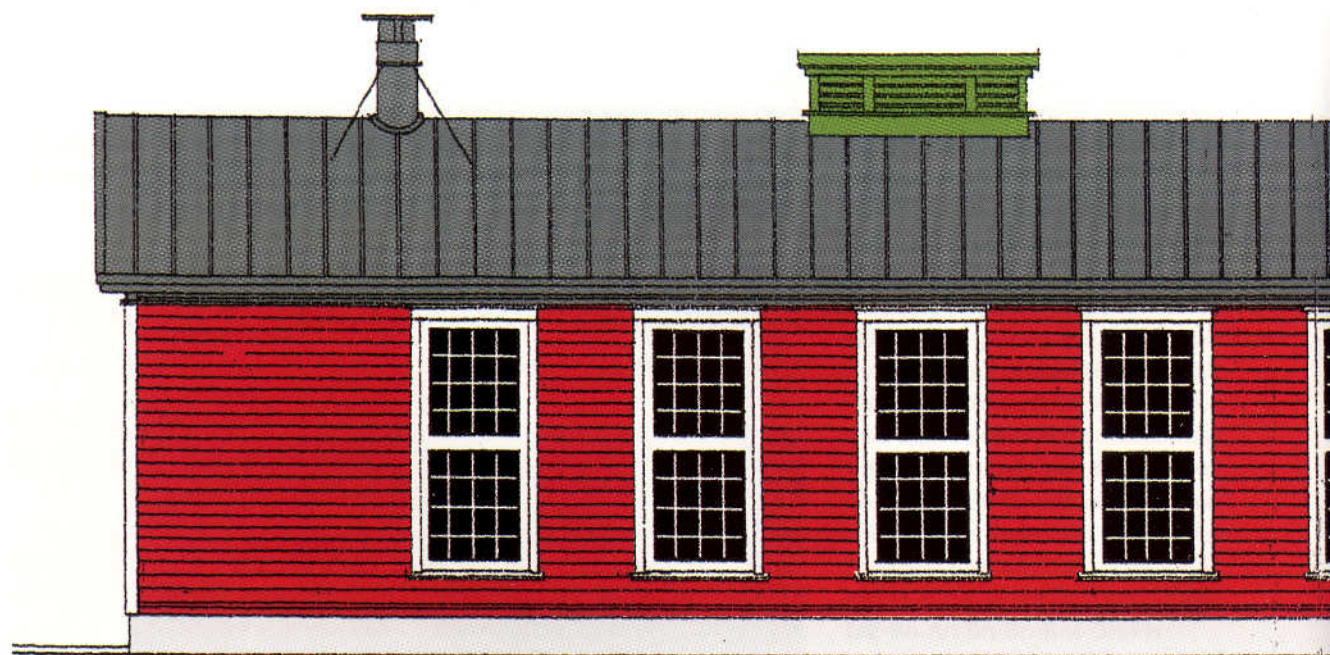
Den 19,5 km lange bane blev anlagt som normalsporet bane med

en overbygning på 32 kg/m. Stationen i Videbæk anlagdes lidt uden for byen, idet man forventede at banen skulle forlænges til Skive.

I 1921 blev det besluttet at banen skulle forlænges, men blev igen opgivet i 1933.

Banen fik en stor betydning for lokalområdet, men trafikken forblev alligevel ringe, og allerede i 1930'erne kom banen i farezonen for nedlæggelse. Men den 2. Verdenskrig forlængede banens levetid, og den forblev i drift indtil oktober 1955, hvor persontrafikken indstilledes.

Oprindeligt benyttedes små damplokomotiver, der dog hur-



tigt blev afløst af motorvogne litra ME. Under 2. Verdenskrig sættes atter nogle damplokomotiver i drift, men efter krigen indsattes igen motorvogne, denne gang litra MF og MC.

Godstrafikken blev opretholdt til helt op i 1970'erne, hvor togene med vognladningsgods fremførtes af Skjerns Ardelt-tractor. Denne trafik ophørte i 1981.

Risdal Trinbræt havde i begyndelsen af 1020'eren sidespor, hvor der læssedes brunkul.

Banen bestod af følgende stationer: Skjern, Kongsholm (5,0 km), Sædding (9,2 km), Risdal T (12,8 km), Herborg (15,1 km) og Vide-

Strækningen benyttes fortsat af Videbæk-Skjern Veteranjernbane, der har til huse på Herborg station, og udlejer skinnecykler til ture på strækningen.

Som det fremgår af tegningen, så var remisen enkelt-sporet, og opført i træ. Den havde eftersynsgrav og skorstensaftræk i remisehallen, mens der bagtil i bygningen var opholdsrum og værksted sammen med lager. Endelig var der fyrrum og toilet.

Remisen blev tegnet af H. Wenck i 1920. Efter banens nedlæggelse blev den fjernet; det vides ikke hvornår.

Remisens farver:

Træværk: Engelskrød

Porte: Grønne

Vindskeder: Grønne

Vinduesrammer: Hvide

Fundament: Betongrät

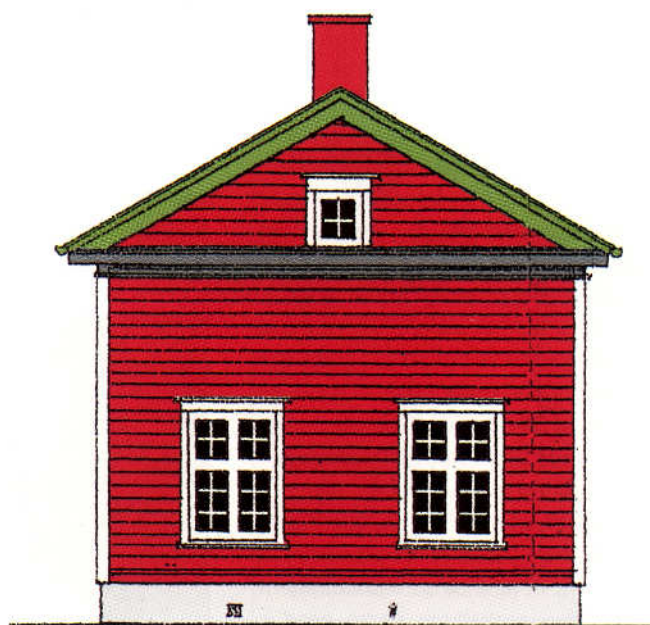
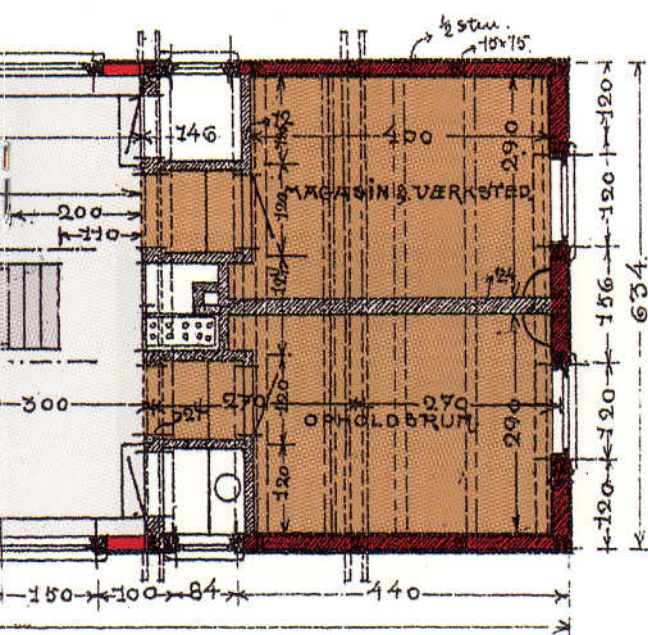
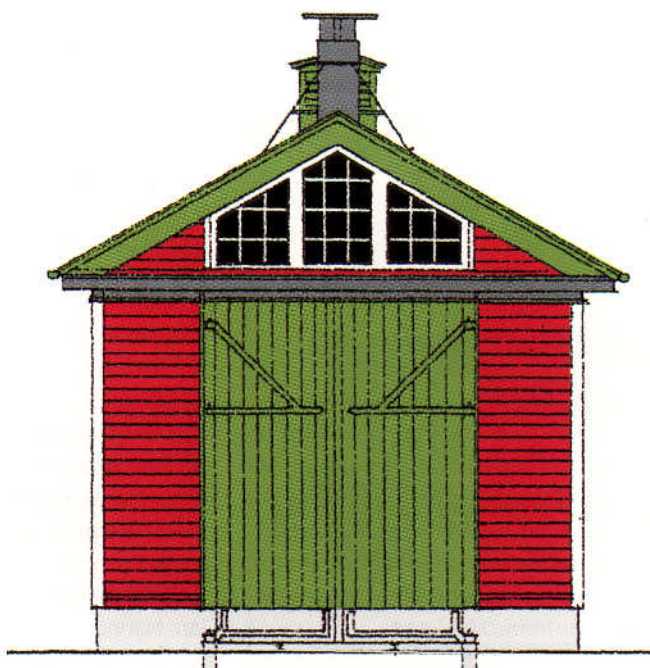
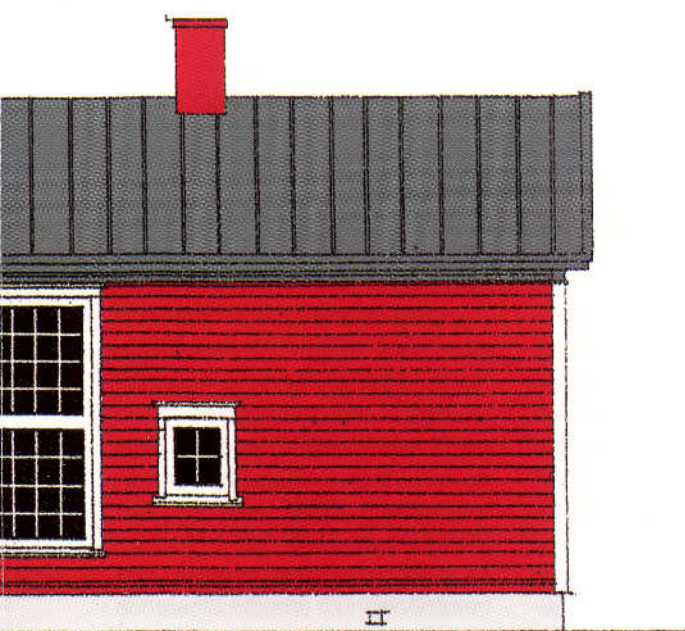
Skorsten: Røde sten

LOKOMOTIVREMISE

i Videbæk

Tegnet af H. Wenck, 1920

Skala 1:100





DSBs diesellokomotiver MY 1201 og 1202 fra FRICHS blev udsendt som modeller af HELJAN i foråret 2005. I dag er disse modeller, der var tro mod forbillederne, svære at finde.



Især for samlere og vitrine-mj-ere:

HELJAN I TI ÅR

2005 - 2015

■ Af Torben Andersen

HELJAN grundlægges

I 1957 blev HELJAN grundlagt af Niels Christian Nannestad, der egentlig begyndte sin produktion af samlesæthuse, da sønnen Jan Nannestad ønskede sig dansk tilbehør til sin modeljernbane. De første modeller var fremstillet i pap.

Der blev solgt en hel del modeller til legetøjshandlere, og snart anskaffede Niels Christian – der arbejdede på hobbybasis – en maskine til fremstilling af plastikdele som døre og vinduer til husene. Alt dette foregik i familien lejlighed på Frederiksberg. Produkterne blev fra starten lanceret under navnet HELJAN, der var sammensat af børnenes navne Helle og Jan.

Det hele udviklede sig, og man måtte købe et hus på Gl. Køge Landevej for at skaffe plads til produktionen. I 1962 anskaffede Nannestad en mere avanceret plastikmaskine – og kort tid efter endnu én. Alle samlesæt blev fra 1963 fremstillet i plast.

I 1964 måtte N. Chr. Nannestad opgive sit arbejde som politibetjent, da man anskaffede større produktionslokaler til masseproduktion, og familien flyttede til Næsby ved Odense.

Den 12. maj 1966 indviede man endnu nogle større produktionslokaler på godt 1000 kvadratmeter, og produktionen øgedes efterhånden voldsomt. Det førte til at virksomheden i Næsby blev for lille, og i 1988 flyttede den til Sønderød på Nordvestfyn.

I slutningen af 1980'erne blev Jan Nannestad administrerende direktør, en stilling han fortsatte i efter faderens død i 1989. Siden hen indtrådte 3. generation, sønnerne Kim og Bo i firmaet. Kim blev salgsdirektør, mens Bo stod for produktion og udvikling.

Ny udvikling

I 1983 henvendte HELJAN sig til UK-modelinformation for at få lov

til at låne en byggetegning af Holme-Olstrup station, der blev bragt i bladet. Den var målt op og tegnet af Torben Andersen (senere redaktør af LOKOMOTIVET), og HELJAN fik lov til at fremstille denne model, som blev i nøjagtig skala 1:87. Den kom på markedet i 1984, og blev en solid succes. Men ærgerligt nok fremstillede man ikke det tilhørende lille røde signalhus.

I begyndelsen af 1990'erne begyndte HELJAN at interessere sig mere for dansk rullende materiel, især fra DSB. Man havde allerede i begyndelsen af årtiet fremstillet et IC3-tog i samarbejde med KE Leg. Nu gik man efter noget mere dansk, og det blev i 1994 til modeller af DSBs godsvogne litra HD og IA.



Det blev også til DSBs damplokomotiv litra E, der fik en blandet modtagelse med hensyn til driften. Detaljeringen var der ikke noget at udsætte.

Disse blev fremstillet som modeller i samme stil som firmaets husbyggesæt, d.v.s. til at samle. Disse modeller var desværre meget grove, ikke mindst detaljer som højtsiddende rangerskruebremse og håndbøjler.

I 1995 fulgte udgaver af silovogne fra FAF, dlj og KFK baseret på de forannævnte HD-vogne, denne gang med ekstra tilbehør som tømningstragte og håndhjul. Også disse var meget grove i støbninger og detaljer.

HELJAN arbejdede dog videre med dansk materiel, og i 1996 dukkede fire modeller af tankvogne fra Kommunekemi op. Disse vogne blev leveret køreklare, lige til at tage ud af æsken. Her havde HELJAN sørget for bedre research, så det blev acceptable modeller, endskønt gelændere m.v. var støbt for grove, men farver og påskrifter var som hos forbillederne. Disse vogne blev en god succes, og i 1997 dukkede endnu et par fine vogne op, nemlig 'langbenede' ølvogne fra Carlsberg og Tuborg, endda til både epoke III og IV. Disse modeller var næsten færdigsamlede; man skulle kun montere rangerskruebremse, platform og håndbøjler – men det viste sig også at volde lidt kvaler.

Den ene model fra Tuborg havde endda paraply. Disse vogne er – ligesom modellerne af Kommunekemis tankvogne – i dag meget sjældne. Som en indskudt bemærkning skal fortælles, at Flemming Søeborg fra det senere Banen og Spor&Baner fik HELJAN til at fremstille et affaldsdepot med forbillede i anlægget i Grænge, der kunne bruges sammen med de nævnte tankvogne.

Undervejs fik HELJAN fremstillet DSBs trævogne litra CP og CPS, senere fulgte nærtrafikvogne litra Bn og Bns, alt i skala 1:87. Her fik firmaet tilknyttet den jernbanesagkyndige Ulrik Tarp Jensen, der råd-

gav firmaet med udvikling og produktion. Samtidig begyndte man at producere modellerne i Kina.

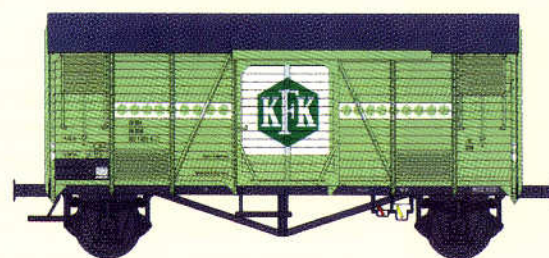
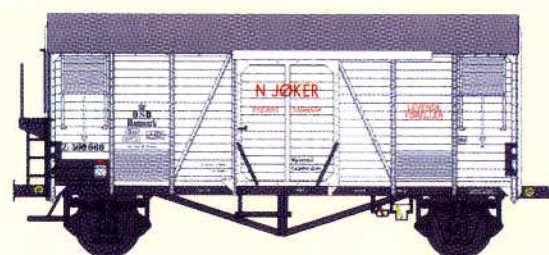
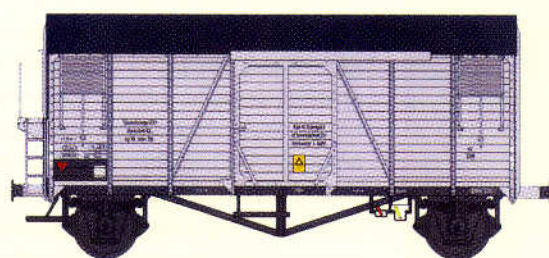
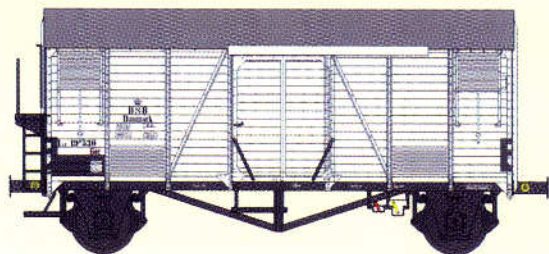
Den største succes for HELJAN er uden tvivl de mange Bns- og Bn-vogne, der sendtes på markedet op gennem nullerterne. Disse blev udsendt i et utal af varianter og numre, så alle behov blev dækket.

På et tidspunkt kunne UTJ på grund af arbejde i udlandet (Kina) ikke rådgive HELJAN, og i marts 2003 henvendte firmaet sig til LOKOMOTIVETS redaktion med ønske om råd og vejledning omkring de kommende modeller af DSBs UIC-vogne litra A, B, Bk m.fl.

Det satte gang i et større research-arbejde med hensyn til tegninger og fotos, men efterhånden kunne bladets medarbejdere aflevere stakkevis af papirer med dokumentation omkring detaljer og forskelle på de enkelte serier af vogne i såvel vinrøde som røde udgaver.

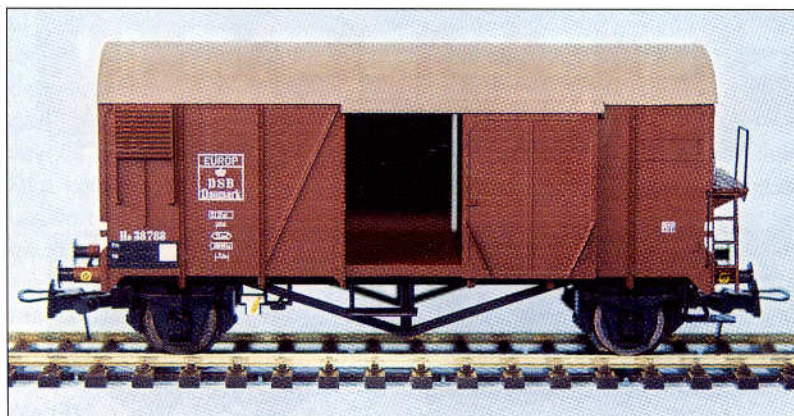
HELJAN fremsendte løbende mange tegninger til bladet for tjek og godkendelse. Disse tegninger var påført produktionsnumre, såkaldte body-shell-numre, og disse tegninger blev af medarbejderne overtegnet og redigeret på bedste vis, dels med ændrede detaljer, påskrifter o.s.v. Resultatet blev, at der udkom en hel serie af DSBs populære UIC-vogne til IC-tog. Disse modeller er senere genoptrykt i flere oplag, så det har helt sikkert været umagen værd.

I foråret 2007 afholdt HELJAN åbent hus for alle interesserede, modelfolk, forhandlere m.v., og mange mødte op for at bese fabrikken og dens aktiviteter. Ved dette arrangement fik de besøgende udleveret et spørgeskema om, hvad man kunne tænke sig, hvad HELJAN skulle udgive. Her var bl.a. forslag til DSB persovogne litra AC og AV.



På siden her ses forskellige modeller med variationer over HD-vognene, der udsendtes til både epoke III og IV. Fra HELJAN-katalog.

Den nyeste serie af modeller af DSBs lukkede godsvogne litra HD, IAR, IAK m.fl. blev fremstillet med døre, som kunne åbnes. Som noget nyt blev den højtstående rangerplatform med gelænder fremstillet i filigran, tynd metaltråd.





DSB litra BD var en af mange modeller af DSBs UIC-vogne som HELJAN udsendte. Man kan læse mere om disse i tidligere numre af LOKOMOTIVET.

Resultatet blev, at man samme år kunne informere om, at man i år 2008 ville udsende to meget ønskede modeller, nemlig DSB litra AC og AV. HELJAN skrev i en pressemeddelelse:

"Et længe ønske går nu i opfyldelse, idet vi nu vil fremstille DSB epoke III førsteklassevogne. Når HELJANs AC- og AV-vogne kommer på markedet, bliver det nu muligt at lave helt forskellige oprangeringer af DSBs persontog fra 1950'erne og 1960'erne, internationale tog, eksprestog, lyntog, iltog – ja, alt hvad hjertet kan begære. I første omgang kommer der tre udgaver af den rene førsteklasse AC og tre udgaver af den kombinerede første- og andenklassevogn AV. En af hver med stafferinger, ens de øvrige vil være forsynet til HEL med den karakteristiske gule førsteklassestribе under taget, der blev indført i 1956. Der er tale om et helt perfekt supplement til HELJANs CC-vogne, der som bekendt har været og er en stor succes".

Imidlertid gik det ikke som virksomheden håbede. Af en eller anden grund droppede man desværre litra AC, og udsendte kun litra AV i forskellige udførelser.

Det var ellers meningen, at man ville udsende 5065 AC 37 med gul

stribе, 5066 AC 42 med stafferinger og 5067 AC 52 med gul stribе.

Men det kan jo nås endnu...

Fabrikken

I dag er virksomheden hovedsæde fortsat beliggende i Søndersø, hvor der er beskæftiget 16 personer til udvikling, tegning, administration og salg. For bare nogle få år siden var der ansat ikke mindre end 60 personer til de mange aktiviteter, men efter at firmaet har flyttet hele sin produktion til Kina, er personalet blevet kraftigt reduceret.

I Kina foregår ikke alene formfremstilling, støbning og pakning, men også design af modeller m.v. sker her. Tilbage i Søndersø er kun forblevet lidt personale til grundudvikling og farvebestemmelse af modellerne, og naturligvis til administration.

Firmaet havde tidligere i sine fabrikshaller moderne maskiner til fremstilling af værktøjer, ligesom forme var oplagret i store haller, men maskinerne er i dag solgt, og hallerne bruges til andre formål, bl.a. har man indrettet nogle lokaler til forretningen RC-Kongen, mens andre anvendes til lager for færdige modeller og prøvebaner for RC-modeller.

I dag er direktør Jan Nannestad trådt tilbage med hensyn til gøremål i virksomheden, men er formand for HELJANs bestyrelse, og virksomheden ledes i dag af Kim Nannestad, der også fungerer som salgsdirektør.

Lidt om produktionen fra 2005

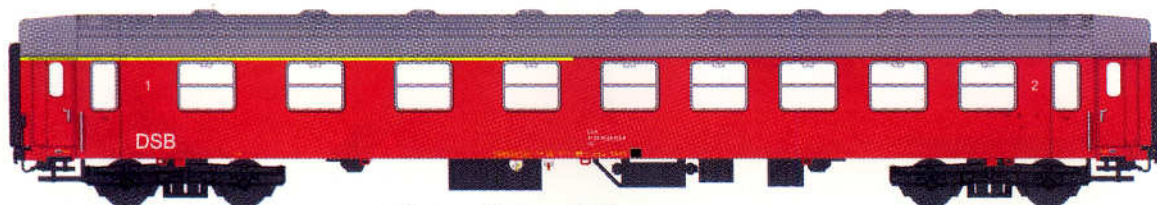
Som det fremgår af den hosstående produktionsliste over HELJANs modeller af rullende dansk jernbanemateriel i skala 1:87, er det en meget omfattende produktion. Den omfatter både trækraft, person- og godsvogne fra DSB og lidt fra privatbanerne. Derimod har det knebet med modeller af post- og rejsegodsvogne.

Trækraften har i de første år – før 2005 – især været centreret omkring DSBs diesellokomotiver litra MY og MX – og lidt pudsigt er det, at firmaet fremstillede den danske MY fra FRICHS i foråret 2005. Forbilledet blev kun produceret i to eksemplarer, og var ikke særlig populært hos DSB.

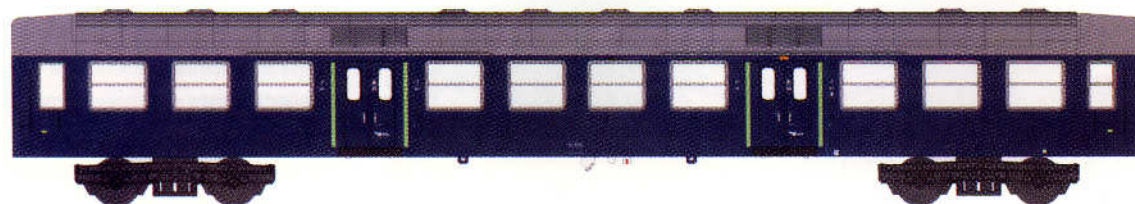
Med hensyn til MX-lokomotiverne, så gjorde man sig umage med helt igennem at efterligne forbilledet, bl.a. fik modellerne de karakteristiske små løbehjul i bogierne.

Damplokomotivet litra PR blev udsendt i 2005, men desværre viste det sig at være en lidt dårlig kørende model, hvor der opstod flere problemer med motor, idet tandhjulene flækkede. Det førte til mange reparationer hos HELJAN, men efter en 'behandling' dér, har modellerne kørt nogenlunde tilfredsstillende.

I løbet af år 2005 kom et utal af UIC-personvogne fra DSB. Det var fine modeller med gode køreegenskaber. Her har HELJAN fulgt forbillederne meget nøje med hensyn til detaljer, lakering og påskrifter.



DSB litra AB, 1. og 2. classes personvogn.



DSB nærtrafikvogn litra Bn i blåt liberі. I dag en sjælden model.

I året efter – 2006 – udsendtes en række modeller af de lukkede og åbne godsvogne litra HD/IA og PB fra DSB. Årsagen til at man gik i gang med litra PB var bl.a., at Jan Nannestad i begyndelsen af årtusindeskiftet var på besøg i NMJK (Næstved Model Jernbane klub). Her fremviste man et eksemplar af LONGs gamle PB-vogn, og fortalte, det var en meget benyttet vogn hos DSB. Nannestad greb hurtigt ideen, da han mente, det var en simpel vogn at fremstille. Og sådan blev det.

Med hensyn til de åbne vogne litra PB, gjorde HELJAN meget ud af detaljeforskellene, d.v.s. om vognene var udstyret med forkrøppet håndbremse, forskellige akselkasser, RIV-mærkning m.v., hvorved man fik en række fine og forskellige vogne til flere epoker. Kvaliteten var i top, også selv om der var detaljefejl. Sammen med de åbne vogne udsendtes godsindsatser med roe- og kul-imitationer – disse indsætter er i dag svære at opdrive.

I 2008 udsendtes modeller af DSBs flotte damplokomotiv litra E, og endnu en række UIC-vogne af litra A, AB, B m.fl. kom på markedet med nye numre. Med hensyn til E-maskinen, så fik den en blandet modtagelse. Mange kunne ikke få den til at køre rigtigt, idet bl.a. forløberen afsporede, mens andre mj-ere var meget begejstrede for modellen, og ikke havde besvær med den. Det var – så vidt vides – især Märklin-kørerne, der havde vanskeligheder med modellen, men den er dog oplevet i problemfri drift flere steder. I hvert fald er modellen meget smuk og detaljeret, men den bør jo også være sikker i drift.

I år 2008 udsendtes også en række modeller af DSBs stålvogne litra AV og AVL. Som noget nyt var en af disse påtrykt gul staffering. Hidtil havde HELJAN holdt sig tilbage for at udsmykke modellerne med denne, da det var en vanskelig tryk-gang, og alt kunne gå galt, men her vovede man altså forsøget – og det faldt heldigt ud. Stafferingerne blev utrolig tynde og virkelighedstro, og gav en skøn variation til de andre vinrøde vogne. Heldigvis fortsatte man trenden, og genoptrykte senere AV-, CC- og CP-vogne med gule stafferinger. Også litreringer blev med tiden bedre og skarpere.



Året 2008 blev også året, hvor det væltede frem med de langbenede lukkede vogne litra HD/IAR/IAK og IAL i brun og hvid- og med private vogne baseret på disse, ikke mindst fiskevogne litra ZF fra danske ørredopdrættere. Alle blev individuelt fremstillet med numre, korrekte detaljer og påskrifter. Der var dog en fejl på IAL-vognene. Disse fremstillede HELJAN med lysegråt tag, men det burde være hvidmalet.

Endvidere fulgte modeller af de lukkede silovogne fra FAF, dlj og KFK, indbygget i ældre DSB litra HD- og IA-vogne. Alle disse vogne – og ZF-vognene – var nyudviklede med nye værktøjer, hvor detaljerne kom i højsædet, ikke mindst var de højt-siddende bremseplatforme fremstillet i ultratynd metaltråd, der virkelig gjorde modellerne til lækkerier.

I 2009 udsendte man genoptryk af nærtrafikvognene litra Bn og Bns, d.v.s. det var nyudviklede vogne som litra ABns og ADns, heraf nogle i blå liberier. Modellerne var helt omarbejdede, idet det lille vindue, der normalt sad nær styrerummet, blev – som på forbilledet – fjernet, så modellerne blev korrekte. Disse modeller blev hurtigt populære, og blev på kort tid udsolgt. HELJAN har ikke senere produceret disse vogne, og de er i dag vanskelige at opdrive – og i så fald til tårnhøje priser.

I år 2012 fik mj-erne store ønsker opfyldt, idet HELJAN udsendte en hel serie af de nittede stålvogne fra 1930'erne, litra CA, CAR og CAE til epoke III. Disse vogne blev meget detaljerede med interiør, nitter, stiger i gavle o.s.v. Der udsendtes flere varianter, lige fra de oprindelige udgaver til de senere ombyggede, Se

nere kom de også til epoke IV som litra BRh og BDh.

Igen noget nyt

I året 2012 skete noget helt nyt, idet HELJAN udsendte en række tagryt-tervogne litra CM. Det nye ved disse modeller var, at HELJAN havde fundet en metode til at efterligne ægte teaktræbeklædning på plastic. Ikke alene var vognen i 'ægte' teaktrælakering, men den varierede også i farvetonerne, hvilket har givet dem et meget virkelighedstro udseende.

Samme bemaling gav man Triangelmotorvognene, der blev udgivet samme år, og de nyeste litra AF/CP med tagrytter har på samme måde fået denne flotte bemaling, der gør dem meget unikke i forhold til andre personvogns-modeller i teaktræ.

En anden nyhed blev en almindelig rutebil, der var i drift hos DSB fra slutningen af 1950'erne. Modellen var på tegnebrættet længe, og man tøvede lidt med at udgive modellen af usikkerhed over for salget. Men da den omsider blev sendt i handel, blev den en stor succes.

Endelig udsendte man nye udgaver af DSBs diesellokomotiver litra MX og MY, sidstnævnte i omarbejdet udgave med fem lanterner på fronterne, svarende til epoke IV. Disse modeller fik 21 pin stik til dekoder, og uafhængigt lysskrift rød/hvid med hensyn til køreretning.

Se Produktionsliste for HELJANs dansk rullende jernbanemateriel i årene 2005-2015 på de næste sider.



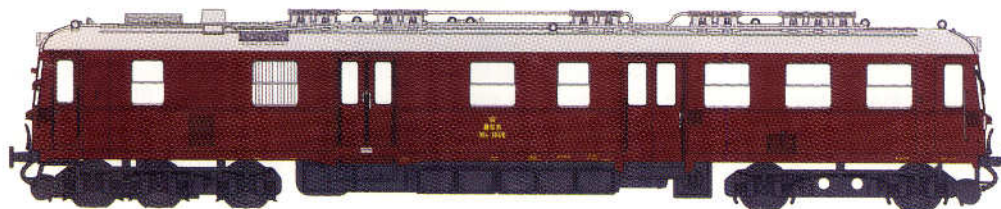
Den åbne godsvogn DSB litra PB blev udsendt i flere udgaver, primært til epoke III med forskellige numre og tekniske påtryk. Men den kom også som litra Efo og tjenestegodsvogn til epoke IV.

DSB litra CAR blev udgivet i flere varianter, bl.a. som vogne ombygget i begyndelsen af 1960'erne, hvor de fik ny RESTAURANT-påskrift og spiseslogo-mærkater i vinduerne.

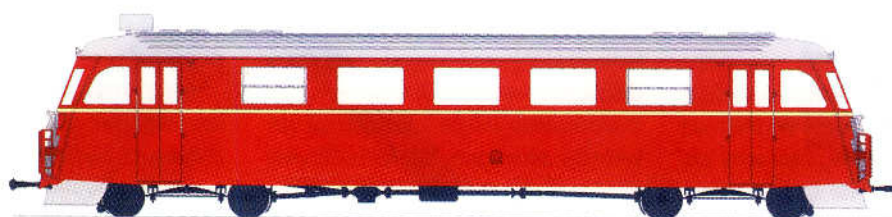




DSB nærtrafikvogn litra ADns-e. En korrekt model af styrevognen til EA-fremførte tog.



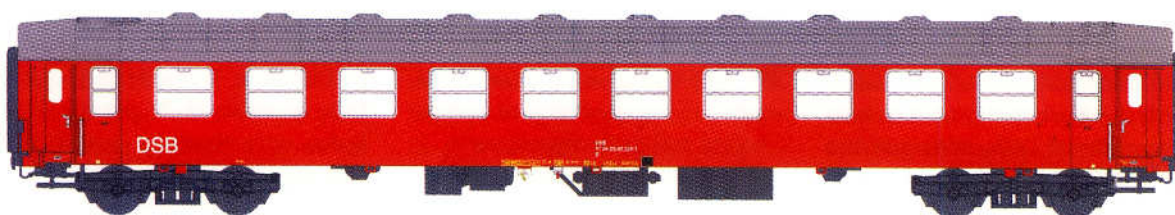
MO-vognen i 1800-serien er genoptrykt flere gange med både sølv- og mørkegråt tag.



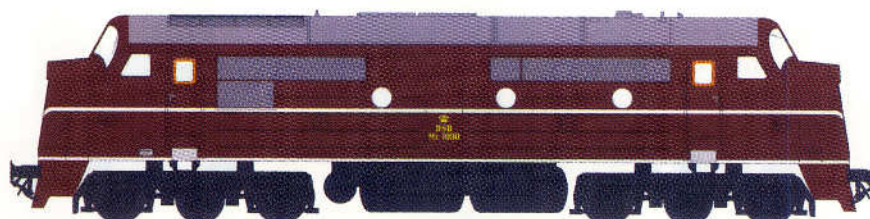
Der er også blevet plads til skinnerbusser. Disse er udsendt til Gribskovbanen, Frederikshavn-Fjerritslev-Jernbane og Odsherreds Jernbane.



Den kombinerede person- og rejsegodsvogn litra BD blev udsendt i både vinrød og rød.



UIC-vogne af litra B er udsendt i flere omgange i mange numre, rød såvel som vinrød.



Trækraften har HELJAN eksperimenteret en del med, og det er i tidens løb blevet til flere modeller af diesellokomotiver fra DSB og privatbanerne. Her MX 1030 til epoke III.

Produktionsliste for HELJANs dansk rullende jernbanemateriel i årene 2005-2015

Katalogangivelser for trækraft gælder for to-skinne-materiel. I LOKO-MOTIVET nr. 84, 2005 finder man en tabel over HELJANs udgivelser fra efterår 2001 til foråret 2005.

Materiel udgivet af andre fabrikanter i samarbejde med HELJAN er ikke medtaget. Listen dækker kun udgaver med danske forbilleder.

2005-2006

Motormateriel

- 44 121: DSB litra MY 1135, tjenestelokomotiv, blå med nyt gult vingehjul ('dryptuden'), epoke VI.
60 651: DSB IC3, nyt design grå/blå, epoke VI.
66 671: DSB IC3, HCA, nyt design grå/blå med påskriften 'at leve er et rejse', epoke V/VI.
60 681: DSB IC3, nyt design grå-blå, dummy-model.
101 031: Nordpilen, sæt med MO 1825+CC 1136+ CC 1143
101 131: Nordpilen, sæt med MO 1821+CC 1119+CC 1127, med hæfte om Nordpilen.

Damp

- 43 851: DSB litra PR 908, damplokomotiv, epoke III.
43 861: DSB litra PR 905, damplokomotiv, epoke III.

Personvogne

- 6030: DSB litra BD 51 86 82-84 007-0, vinrød, sølvtag, overgangslitring, epoke IIIc/IVa.
6031: DSB litra BD 50 86 82-83 005-5, rød med gråt tag, små vinduer i døre, markering af nedhæng til dørmotor, epoke IVb.
6032: DSB litra Bk 50 86 85-83 027, rød med cateringstriber, sølvtag, lille vindue i døre, markering af nedhæng til dørmotor, epoke IVb.
6033: DSB litra Bk 50 86 85-83-4, rød u/cateringstriber, gråt tag, epoke IVa.
6034: DSB litra Bc-t 30 311-9, blå med røde gavliender, nyt DSB-logo, små vinduer i døre, markering af ne dhæng til dørmotor, mørkegråt tag, epoke V/VI.
6035: DSB litra Bc-t 30 319, blå med røde gavliender, nyt DSB-logo, små vinduer i døre, markering af nedhæng til dørmotor, mørkegråt tag, epoke V/VI.
6036: DSB litra BD 51 86 82-84 000-5, vinrød med sølvtag, overgangslitring, epoke IIIc/IVa.
6037: DSB litra BD 51 86 82-83 019-7, rød med mørkegråt tag, små vinduer i døre, markering af nedhæng til dørmotor, epoke IVb.
6050: DSB litra AB 51 86 29-80 017-7, vinrød med gul stribe, sølvtag, epoke IIIc/IVa (overgangslitring).
6051: DSB litra AB 51 86 39-80 004-5, rød med gul stribe, sølvtag, lille vindue i døre, markering af dørmotor, epoke IVb.
6052: DSB litra AB 51 86 29-80 008-6, vinrød med gul stribe, sølvtag, epoke IIIc/IVa (overgangslitring).
6053: DSB litra AB 51 86 39-80 010-2, rød med gul stribe, sølvtag, lille vindue i døre, markering af nedhæng til dørmotor, epoke IVb.

2006

Lukkede godsvogne

- 4230: DSB litra ZR 500 271, Vejle Kalkværk, hvid med firmapåskrifter, epoke IIIa/b.
4240: DSB litra HD 38 663, brun, med svenske aksellejer.
4241: DSB litra HD 38 257, brun, svenske aksellejer, RIV-mærket, gule puffertryk, epoke IIIb.
4242: DSB litra HD 38 364, brun, svenske aksellejer, EUROP, RIV-mærket gule puffertryk, epoke IIIb.
4243: DSB litra HD 38 364, brun, rullelejer, T-mærket og gule puffertryk, epoke IIIa/b.
4244: DSB litra HD 38 215, lys brun, svenske akselgafler, T-mærket, gule puffertryk, epoke IIIa/b.
4245: DSB litra Gkms 259, brun med mørkegråt tag, epoke IIIc/IVa.

Åbne godsvogne

- 4280: DSB litra PB 11 221, brun, rulleleje, forkroppet håndbremse, RIV-mærket, epoke IIIb.
4281: DSB litra PB 11 384, brun, rulleleje, forkroppet håndbremse, RIV-mærket, epoke IIIb.
4282: DSB litra PB 380, brun, rulleleje, forkroppet håndbremse, RIV-mærket, epoke IIIb.
4283: DSB litra PB 10 847, brun, svensk leje, ret håndbremse, T-mærket, epoke IIIa/b.
4284: DSB litra PB 10 160, brun, svensk leje, forkroppet håndbremse, EUROP, RIV-mærket, gult puffertryk, epoke IIIb.
4285: DSB litra PB 10 112, brun, svensk leje, forkroppet håndbremse, EUROP, RIV-mærket, epoke IIIb.
4286: DSB litra PB 10 581, brun, rulleleje, forkroppet håndbremse, RIV-mærket, epoke IIIb.
4287: DSB litra PB 10 477, brun, svensk leje, forkroppet håndbremse, T-mærket, epoke IIIa/b.

2007

Ingen udgivelser?

2008

Damplokomotiver

- 45 401: DSB litra E 994, damplokomotiv m/enkeltskorsten, guldmodel med lyd og røgindsats, epoke III.

- 45 411: DSB litra E 978, damplokomotiv med enkeltskorsten, epoke III.
45 421: DSB litra E 980, damplokomotiv m/dobbeltskorsten.

Personvogne

- 6014: DSB litra A 106, vinrød, epoke IIIc
6015: DSB litra A 51 86 18-80 007-3, rød, epoke IV.
6054: DSB litra Bk 50 86 85-83 033-5, rød, med catering-striber, epoke IV.
6055: DSB litra B 51 86 20-80 330-5, rød, epoke IV.
6056: DSB litra B 2033, vinrød, epoke IIIc.
Sæt 9910 med fire vinrøde vogne, mørkegråt tag, epoke IVb og IVc
DSB litra A 105
DSB litra B 2055
DSB litra B 2010
DSB litra B 2305
Sæt 9920 med fire røde vogne, mørkegråt tag, epoke IVa
DSB litra A 50 86 16-83 012-1
DSB litra B 50 86 20-83 090-3
DSB litra B 50 86 20-83 131-5
DSB litra Bk 50 86 85-83 0186 uden cateringstriber.
5000: DSB litra CP 3221, vinrød, lysegråt tag, kuck-kuck-ventiler, epoke III.
5001: DSB litra CP 2883, vinrød m/stafferinger, torpedoventiler, lysegråt tag, epoke III.
5051: DSB litra CC 1199, vinrød med lysegråt tag, epoke III.
5052: DSB litra CD 1212, vinrød med lysegråt tag, epoke III.
5055: DSB litra AV 289, vinrød med staffingeringer, RIC-mærket, mørkegråt tag, epoke IIIa/b.
5056: DSB litra AV 331, vinrød med gul stribe, RIC-mærket, sølvtag, epoke IIIb.
5057: DSB litra AVL 245, vinrød med gul stribe, med lysegråt tag, epoke IIIb.
5058: DSB litra AV 292, vinrød med gul stribe, med lysegråt tag, RIC-mærket, epoke IIIb.
5059: DSB litra AV 302, vinrød med gul stribe, med lysegråt tag, epoke IIIb.

Lukkede godsvogne

- 4237: DSB 30 86 941 3 511-9, tjenestegodsvogn, brun m/DSB logo, mørkebrunt tag, epoke IV.
4246: DSB litra HD 38 025, brun m/ lysegråt tag, epoke III.
4247: DSB litra HD 38 088, brun, m/ lysegråt tag, epoke III.
4248: DSB litra HD 38 114, brun m/mørkegråt tag, epoke IIIa.
4249: DSB litra Gkms 20 86 139 9 870-2, brun, med lysegråt tag, epoke IIIc.
4250: DSB litra IAR 21 224, hvid m/ mørkegråt tag, epoke III.
4251: DSB litra IAK 21 034, hvid med påskrift KØDVOGN, lysegråt tag, epoke III.
4252: DSB litra IAK 21 047, hvid med påskrift KØDVOGN, mørkegråt tag, epoke III.
4253: DSB litra IAK 21 116, hvid med påskrift KØDVOGN, mørkegråt tag, epoke III.
4254: DSB litra Hks-u 20 86 215 0 62, hvidmalet m/lysegråt tag, epoke IIIc.
4255: DSB litra Gkms 20 86 139 9 148-7, blå FAF, epoke IV.
4256: DSB litra Gkms, KFK 26 86 022 1 02, grønmalet med KFK-logo, epoke IVa.
4257: DSB litra IAR 21 398, hvid m/ mørkegråt tag, epoke III.
4258: DSB litra Gkms 20 86 139 9 138-8, brun ex IAR, epoke IIIc/IVa.
4262: DSB litra Gkms 20 86 139 9 613-0, blå FAF, epoke IVa.
4263: DSB litra Gkms 20 86 139 9 300-4, blå FAF, epoke IVa.
4270: DSB litra ZF 500 045, P. Holm Nyland, hvid med mellemgråt tag, epoke IIIb.
4271: DSB litra IA 109 528, hvid med mørkegråt tag, epoke III.
4272: DSB litra ZF 500 161, Skandia Ørred Eksport, hvid med lysegråt tag, epoke III.
4273: DSB litra ZF 500 073, Dansk Andels Ørred Eksport, hvid med mellemgråt tag, epoke III.
4274: DSB litra IAL 19 530, hvid med lysegråt tag, epoke III.

Åbne godsvogne

- 4288: DSB litra PB - tjenestegodsvogn, epoke IV med stort hvidt DSB-logo.
4289: LJ PB 202, epoke III, privatbanerød.
4290: DSB litra PB 10 375, epoke III, brun med EUROP-mærkning.
4291: DSB litra Elo 20 86 511 0 603-0, epoke IV, brun.

2009

Motortogsæt

- 43301: DSB litra MS 401-AA 911-MS 402, rød med gul stribe på AA-vognen, epoke IIIb/c.
43311: DSB litra MS 403-AA 912-MS 404, rød, epoke IIIa.
43321: DSB litra MS 405-AA 914-MS 408, rød med gul stribe på AA-vognen, epoke IIIc. Alle genudgivelser med nye numre, diverse tekniske forbedringer, to motorer, kardanaksler i metal m.v.

Personvogne

- 6014: DSB litra A 106, vinrød med gul stribe, mørkegråt tag, epoke IIIc.
6015: DSB litra A 51 86 18-60 007-3, rød med gul stribe, mørkegråt tag, epoke IVa.
6016: DSB litra A 102, vinrød med mørkegråt tag, epoke IIIc.

Fortsættes på næste side

- 6017: DSB litra A 51 86 18-80 000-8, rød med hvidt DSB-logo, epoke IV.
6060: DSB litra AB 51 86 39-80 016-9, rød med mellemgråt tag, hvidt DSB-logo, epoke IV.
6070: DSB litra ABns 50 86 39-74 558-9, rød med mørkegråt tag, lukket front, epoke IV/V.
6071: DSB litra ABns 565, blå med mørkegråt tag, lukket front, epoke V/VI.
6072: DSB litra ADns-e 50 86 39-74 527-2, rød med mørkegråt tag, lukket front, epoke IV/V.
6073: DSB litra ADns-e 553, blå med mørkegråt tag, lukket front, epoke V/VI.
6085: DSB litra Bn-o 50 86 787-3, rød med mørkegråt tag, epoke IV.
6086: DSB litra Bn 50 86 20-84 965-5, rød med mørkegråt tag, epoke IV/V.
6087: DSB litra Bno 850, blå med mørkegråt tag, epoke V/VI.
6088: DSB litra Bn 772, blå med mørkegråt tag, epoke V/VI.

Godsvogne, lukkede

- 4258: DSB litra Gklms 20 86 139 9 138-8, med mørkegråt tag, epoke IIIc.
4260: DSB litra IAL 19 350, hvid med lysegråt tag, epoke III.
4261: DSB tjenestegodsvogn, type HD, grå med mørkegråt tag, epoke IV.
4262: DSB litra Gkms 20 86 139 9 613-0, blå FAF, epoke IV.
4263: ?
4264: DSB KFK 26 86 022 1 021, lysegrøn med mørkegråt tag, epoke IV.
4265: DSB litra ZF 500 066 N. Jøker, hvid med lysegråt tag, epoke III.
4273: DSB litra ZF 500 073, Dansk Andels Ørredeskport, hvid, epoke III.
4274: DSB litra IAL 19 530, hvid med lysegråt tag, epoke III.

Åbne godsvogne

- 4292: DSB litra PB 10 045, brun, EUROP-mærket, epoke IIIb.
4293: DSB litra PB 10 707, brun, epoke III.
4294: DSB litra PB 11 245, brun, epoke III.
4295: DSB litra Elo 20 86 511 0 696-4, brun, epoke IV.

2010

Lokomotiver

- 4387: DSB litra P 915, ny forbedret udgave.
4388: DSB litra P 920, ny forbedret udgave.
4376: DSB litra MX 1015, vinrød, mellemgråt tag, kronelitrering, epoke III.
4377: DSB litra MX 1010, rød/sort, mellemgråt tag, stort DSB på fronten, epoke Iva.
4378: DSB litra MX 1030, vinrød, mellemgråt tag, kronelitrering, epoke III.
4508: DSB litra MO 1816, vinrød med sølvtag, epoke III.
4509: DSB litra MO 1857, vinrød med gråt tag, epoke III/IVa.

Personvogne

- 5002: DSB litra CP 2862, vinrød med stafferinger, lysegråt tag, torpedoventiler epoke II/III.
5003: DSB litra CP 3259, vinrød med lysegråt tag, kuck-kuck-ventiler, epoke III.
5006: DSB litra CP, grå specialvogn, epoke IV.
5060: DSB litra AV 285, vinrød med stafferinger, RIC, mørkegråt tag, kuck-kuck-ventiler, epoke IIIa/IIIb.
5061: DSB litra AV 241, vinrød, sølvtag, kuck-kuck-ventiler, epoke III.
5062: DSB litra AV 313, vinrød med gul stribe, 1. og 2. klasse markering, mellemgråt sikkertag og kuck-kuck-ventiler, epoke III.
5063: DSB litra AV 288, vinrød med 1. og 2. klasse markering, mellemgråt sikkertag og kuck-kuck-ventiler, epoke IIIb.

2011

Skinnebusser

- 4100: FFJ Sm 3 og Sp 2, mørkerød, epoke III.
4101: OHJ Sm 15 og Sp 227, rød-sølv, epoke III.
4102: GDS S1 og T2, mørkerød, epoke III.

Personvogne

- 5200: DSB litra CB 1107, vinrød, gråt tag, torpedoventiler.
5201: DSB litra CB 1101, vinrød med stafferinger, gråt tag og wendler-ventiler, epoke II/III.
5202: DSB litra CB 1306, vinrød med lysegråt tag, torpedoventiler, epoke III.
5203: DSB litra CB 1308, vinrød med gråt tag, kuck-kuck-ventiler, epoke III.
5204: DSB litra CB 1302, vinrød, lysegråt glat tag, kuck-kuck-ventiler, epoke III.
5205: DSB litra CB 1105, vinrød med stafferinger, mørkegråt glat tag, wendler-ventiler, epoke IIIa/b.
5206: IJ B 78, orangerød med hvidt mavebælte og hvidt tag, wendler-ventiler, epoke IVb.
5207: DSB litra Bjh 50 86 29-24 304-1, vinrød med mørkegråt tag og wendler-ventiler, UIC-litrering, epoke IVa.
5229: DSB litra CAE 1034, vinrød med mørkegråt nittet tag, torpedoventiler, epoke III.
5250: DSB litra CR 1001, vinrød med cremefarvet mavebælte, 3. klasse markering, mørkegråt tag, torpedoventiler, epoke II.
5251: DSB litra CA 1027, vinrød med 2. klasse markering, pladsnumre, RIC-mærket, nittet sølvtag, torpedoventiler, epoke IIIb.

- 5252: DSB litra CA 1026, vinrød med stafferinger, mørkegråt nittet tag, torpedoventiler, epoke IIIa/b.
5253: DSB litra CA 1012, vinrød med 2. klasse markering, pladsnumre, nittet sølvtag, torpedoventiler, epoke IIIa/b.
5254: DSB litra CA 1256, vinrød med mørkegråt tag, torpedoventiler, epoke IIIb.
5255: DSB litra CAR 1283, vinrød med 2. klasse markering, RESTAURANT-påskrift med mager grotesk, nittet sølvtag, kuck-kuck-ventiler, røde spise-logoer på vinduerne, epoke IIIb/c.
5256: DSB litra CAR 1289, vinrød med mørkegråt tag, kuck-kuck-ventiler, RESTAURANT-påskrift i smalfed Times, epoke IIIb.
5257: DSB litra BRh 51 86 85-24 290-2, vinrød med RESTAURANT-påskrift i antikva, mørkegråt nittet tag, kuck-kuck-ventiler, UIC-litrering, epoke IIIc.
5258: DSB litra BRh 283, vinrød med antikva-skrift, lysegråt nittet tag, kuck-kuck-ventiler, epoke IIIc.
5259: DSB litra CAE 1034, vinrød med 2. klasse markering, lysegråt nittet tag, torpedoventiler, epoke III.
5260: DSB litra CAE 1262, vinrød med 2. klasse markering, mørkegråt nittet tag, epoke III.
5261: DSB litra BDh 50 86 82-24 267-4, vinrød med mørkegråt tag, torpedoventiler, UIC-litrering, epoke Iva.
5264: DSB litra CAR 1041, vinrød med sølvgråt tag, RESTAURANT-påskrift i mager grotesk, røde spise-logoer på vinduerne, kuck-kuck-ventiler, epoke IIIc.

2012

To-akslede motorvogne

- 4050: DSB Triangel litra MF 643, teaktræ m/opretstående tagkøler.
4060: DSB Triangel litra MC 652, teaktræ m/MO-kølerør.
4065: DSB Triangel litra ME 627, teaktræ m/opretstående tagkøler.

Personvogne

- 5010: DSB litra CPS 3228, vinrød med mørkegråt tag, kuck-kuck-ventiler, epoke III, genoptryk.
5011: DSB litra CPS 3229, samme som foran.
5012: DSB litra CPS 3235, samme som foran.
5013: DSB litra CPS 3239, samme som foran.
5100: DSB litra CM 2051, teaktræ m/tagrytter og berlinerbogier.
5101: DSB litra CMM 2404, teaktræ m/tagrytter og berlinerbogier.
5102: DSB litra CM 2084, teaktræ m/tagrytter og træbogier.
5103: DSB litra CM 2090, teaktræ m/tagrytter og træbogier.
5104: DSB litra CM 2099, teaktræ m/tagrytter og træbogier.

2013

- 45 441: DSB litra E 987, standard-udgave m/dobbeltkorsten uden lyd, ny opdateret udgave.
45 431: DSB litra E 991, med enkeltkorsten, lyddekoder og lyd, ny opdateret udgave.

2014

Motorvogne

- 45 101: DSB litra MO 1839 m/sølvtag u/lyd, vinrød, epoke III.
45 111: DSB litra MO 1848 m/gråt tag u/lyd, vinrød, epoke III.

Personvogne

- 6100: DSB litra BL 1321, vinrød m/ sølvtag, foldedøre i gavle, epoke IIIb.
6101: DSB litra BL 1322, vinrød, m/sølvtag, foldedøre i gavlene, epoke IIIb.
6102: DSB litra BL 1331, vinrød, m/sølvtag, skydedøre i gavlene, epoke IIIc.
6103: DSB litra Bf 323, rød m/gråt tag, enkelt skydedør i gavlene, epoke IVb.
6104: DSB litra Bf-x 329, rød m/gråt tag, enkelt skydedør i gavlene, epoke Va.

DSB rutebil Volvo type B 655-08, alle epoke III

- 3000: Skælskør nr. 785.
3001: Valby nr. 783.
3002: Sønderborg nr. 790.
3010: Sæt med Århus nr. 846, Viborg nr. 849.
3011: Sæt med Vejle nr. 853, Herning nr. 855.

2015

Elektriske lokomotiver

- 4439: DSB litra EG 3103, blå med DSB-logo, epoke VI

Diesellokomotiver

- 3403: DSB litra MX 1004, vinrød med lyd, uafhængigt lysskift, epoke III.
3413: DSB litra MX 1013, rød/sort, med lyd og uafhængigt lysskift, epoke IV.
4503: DSB litra MY 1156, rød/sort med fem lanterner, 21-pin dekoder, lyd og uafhængigt lysskift, epoke IV.
4513: DSB litra MY 1114, vinrød, 21-pin dekoder, uafhængigt lysskift, epoke IV.

Motorvogne

- 45 201: DSB litra MO 597, vinrød, sølvtag, epoke IIIb/c.
45 211: DSB litra MO 581, vinrød m/stafferinger, sølvtag, epoke II/IIIb.
45 221: DSB litra MO 585, vinrød m/stafferinger, sølvtag, epoke II/IIIb.

Personvogne

- 6018: DSB litra A 51 86 18-80 003-2, rød med gul stribe og mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke IVb.
6019: DSB litra A 50 86 18-83 013-9, rød med gul stribe og mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke IVb.
6038: DSB litra B 50 86 20-83 009-3, rød med mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke IVb.
6039: DSB litra B 51 86 20-80 535-7, rød med mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke IVb.

- 6040: DSB litra B 56 86 20-83 169-5, rød med mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke IVb.
6041: DSB litra B 51 86 20-80 333-9, rød med mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke IVb.
6063: DSB litra Bab 51 86 29-70 001-5, rød med mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke Va (ex litra AB).
6064: DSB litra AB 51 86 39-80 016-9, rød med halv gul stribe og mørkegråt tag, markering af nedhæng for dørmotor, epoke IVb.



**Vi ønsker alle vore læsere, forhandlere,
annoncører og medarbejdere en**

**LOKO
MOTIVET**



***Rigtig god jul
og godt nytår***

- vi ses til marts

Redaktionen af Lokomotivet

**Besøg og bliv
inspireret hvor
hobbyfolk mødes**



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket
www.stoppel.dk

Danmarks Største MODELJERNBANE Udstilling

Små tog – stor hobby!

21. INTERNATIONALE DMJU MODELJERNBANE Udstilling 2016
21. INTERNATIONAL DMJU MODEL RAILROAD EXHIBITION 2016



**Bramdrupdam Hallerne 2.-3. april 2016
kl. 10-17 (10-16)**





Design af en dansk modeljernbane

TRAFIKIDEEN

■ Af Torben Andersen

2. del:

I nr. 120 kom vi lidt ind på at definere trafikideen på et dansk mjanlæg. Her ser vi lidt nærmere på et konkret eksempel.

På hosstående sporplan, der har en størrelse på ca. 360 cm x 230 cm, er indtegnet nogle byer, som danner basis for trafikideen. Det er nederst til højre SUNDBY (Sb), øverst til venstre SUNDBY MARK (Sbm) og den lille landstation BØGELUND (Bl).

Til højre bag døren findes en lille klynge huse i skoven (Skovlund Huse - Skh) med et sidespor på fri strækning, der fører ind til en lille møbelvirksomhed.

Ude til venstre forsvinder strækningen ned under anlægget til en skjult opstillingsbanegård (Tulstrup-Tu). I modsatte ende er anbragt et færgeleje med to-sporet færge (til Tofterød-Tr). På denne måde kan køres gennemkørende tog til to imaginære stationer – færgen sejler til den imaginære by Tofterød – således at man kan opnå en pæn trafik.

Planen er tænkt til epoke IIIb med DSB som forbillede, altså en DSB enkeltsporet hovedbane i 1960'erne.

Bemærk, at planen gør det muligt for betjenere at række over til alle anlæggets spor fra gangene, og at der er plads hele vejen rundt.

Eneste undtagelse er placeringen af drejeskive og dampremise, der ligger lidt for meget i baggrunden, og lidt uden for rækkevidde. Det er uheldigt, idet der ofte opstår vanskeligheder ved disse faciliteter. En løsning på dette må klares på sigt.

Sundby (Sb)

Den store hovedstation Sundby er en færgestation, der har alle faciliteter til at klare driften, bl.a. drejeskive, damp- og dieselremise, pakhus og læssevej (nederst yderst til venstre) med læsserampe. Til venstre er anlagt flere spor til oprangering af stammer for personvogne, ligesom der ved færgelejet er spor for opstilling af tjenestemateriel, der skal benyttes i forbindelse med færgeoverfarten. Her kan man fx parkere tankvogne med olie/kul til forsyning af færgernes maskineri, vandvogne til drikkevand og anden forsyning.

På denne station skal der være plads til lidt rangering, idet person- og godsvogne, der ankommer til byen, kan rangeres til de respektive opstillingsspor hhv. til pakhus, posthus (ved siden af hovedbygningen) og læssevej helt nederst til venstre.

Færgen, der klarer overfarten Sundby-Tulstrup (sidstnævnte by er – som allerede nævnt – imaginær) giver naturligvis muligheder for at overføre person- post- og rejsegodsvogne, men ellers er det vedtaget at Sundby har semina-

rium, sygehus (Sundby Amtshospital), avistrykkeri (Sundby Tidende), maskinfabrik (Oscars Smede- og Maskinværksted) og diverse lokale småvirksomheder (Agners Jern & Skrot, Kartoffellageret) og diverse forretninger, der kan give travlhed for persontransporterne, når man skal til og fra arbejde, i skole m.v.

På samme måde giver industrierne mulighed for omfattende transporter af gods. Postvæsenet er også en god kunde hos DSB.

Sporskiftetypen "Engländer" er i model – som i virkeligheden – ret kostbar, og kan volde lidt tekniske problemer, så derfor må brugen af disse mindskes. Det har været muligt at begrænse disse til tre af slagsen på dette anlæg. De to spor ved færgesporene, mens det tredje er lagt ved stationsudkørslen og udtræksspor. Der er tre hovedspor, hvor togene kan ankomme og afgå til stationen, mens der er et færgespor, hvor tog kan holde for at afsætte gående passagerer til færgen. Alle disse tog kan have en maks.-længde på 130 cm incl. trækraften.

På de længste opstillingsspor til venstre på planen, er der plads til maks. togstammer på én meter. På de korte oprangeringsspor dog lidt mindre.

Bøgelund (Bl)

På landskabstungen midt på tegningen ligger en lille landstation Bøgelund. Den har kun et enkelt spor, og der er ikke mulighed for togkrydsning.

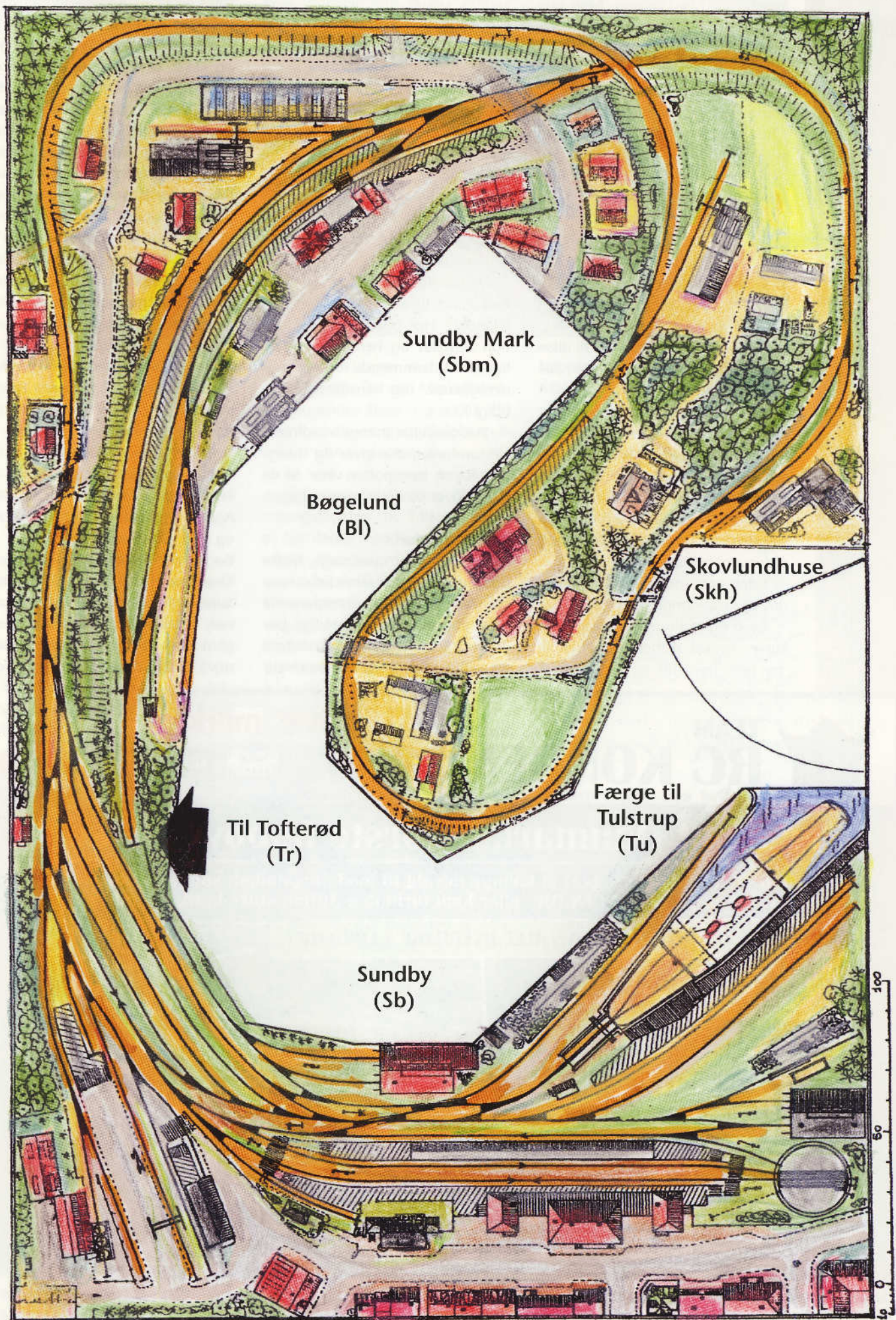
Stationen har et lille sidespor, der fører ud til en læder- og limfabrik (Bøgelunds Garveri). Sporet er ikke dækket af signaler, så der skal aflåses spor, når der rangeres til virksomheden. Rangering foregår med MH eller F-maskine, stationeret i Sundby.

Skovlund Huse (Skh)

Denne lille undseelige samling af huse, består faktisk kun af et par be-



Et typisk 1960'ertog: MY med to CC-vogne som sidebanetog. Fra NMK's anlæg.



boelser i og ved skoven. Men savværket er naturligvis anlagt i nærheden af skoven, så råmaterialet er i nærheden.

Savværket har sit eget sidespor, som er dækket af signaler, så man i fred og ro kan rangere og læsse vogne.

Sundby Mark (Sbm)

Denne lille mellemstation har en pænt opland, mindre virksomheder, bl.a. Sundby Marks Æggepakkeri og Konserverfabrikken Gammelgård. Der foregår derfor en forholdsvis stor transport af æg, rødkål og asier til konserver til disse virksomheder, men ellers er den lille by ikke meget aktiv.

Ved stationsbygningen ligger et lille sidespor, der fører ind til stationens pakhús, hvor der sker forsendelser og modtagelse af diverse stykgods. Der findes også et lille lokalt øldepot for Carlsberg. Der ligger såmænd også en lille TATOL og et forsamlingshus.

I den ene ende af stationen findes en læsserampe

Byen og stationen er anlagt i en kurve, hvilket skaber lidt dynamik 'for øjet' frem for en 'kedelig' ret

station. Det er altid dejligt at se et tog bugte sig gennem en station eller for den sags skyld gennem en kurve.

Tofterød (Tr)

Strækningen fortsætter ned under anlægget til en skjult større station, Tofterød (Tr).

Her findes flere opstillingsspor (riste) lagt således at gods- og persontog kan oprangeres hver for sig. Tegning ikke vist.

Derfra 'fortsætter' strækningen imaginært til andre stationer 'ude i landet'. Her på den skjulte station opstilles og hentes stammer, ligesom ankommende tog og 'genemgående' tog henstilles midlertidigt her.

Stationen har mange imaginære virksomheder, der giver rig mulighed for at transportere varer til de øvrige byer på det synlige anlæg.

Godskunder:

Det anbefales at undersøge, hvilke godsarter, der blev sendt i den epoke, man vælger, så transporterne bliver så realistiske som muligt. Der er flere kilder, hvor man kan rådføre sig, bl.a. Politikens Hvem-Hvad-

Hvor og DSBs Årsberetninger gennem årene.

I 1960'erne – og 1950'erne – var de mest almindelige transporter: Kød og flæsk, smør og ost, æg, korn, kartofler, frugt og grøntsager, oile og benzin, bryggeriprodukter, huder, skind, frø til udsæd, konserver, mel, gryn og sukker, kemikalier, tekstiler, grus og sten (minerale), jern og metal – så der er mange produkter at vælge imellem.

I 1950'erne sendtes også mange levende dyr (kvæg, grise og heste), men disse transporter faldt i slutningen af 1950'erne.

Tulstrup (imaginær): Tulstrup Andelssvineslagteri, P. Hansens Frugtplantage, Tulstrup Foderstof, A. Jørgensens Dambrug.

Sundby: Oscars Smede- og Maskinfabrik, Sundby Tidende, Post- og Telegrafvæsenet, Kartoffellageret, Agners Jern&Skrot, DSB stykgods og DSB vognladningsgods.

Bøgelund: Bøgelund Garveri.

Skovlund Huse: Eldrups Savværk.

Sundby Mark: Markens Æggepakkeri, Konserverfabrikken Gammelgård (fremstilling af rødkål, asier m.v.), lokalt øldepot.

TEAM RC KONGEN

Heki märklin Uhlenbrock digital

LILIPUT

McK

PECO

HELTAN

Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!

Derfor har vi selvfølgelig (også) et kæmpe udvalg til modeltogsfolket, som kan bestilles i vores webshop på RCKONGEN.DK - eller kom forbi den 300m² store butik i Søndersø!

BUTIKKEN I SØNDERSØ ER ÅBEN ALLE HVERDAGE + LØRDAGE!



ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN:10.00-17.30 TIR:10.00-17.30 ONS:10.00-21.00 TOR:10.00-17.30 FRE:10.00-17.30 LØR:10.00-13.00
Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook

Tofterød (imaginær): Diverse industrier, bl.a. kunstgødning, hegnsfabrik og kunstgødningsproducent.

Trafikken - Trækkraften

Da vi befinder os i 1960'erne afvikles trafikken med datidens mest almindelige lokomotiver, d.v.s. dampmaskinerne litra F, D, E og N. På dieselsiden benyttes litra MH, MO, MY og MX.

Damplokomotiverne er ikke stationeret i Sundby, men derimod i Tofterød. Der er imidlertid remiseplads til overnatning, Det samme gælder dieselmaskinerne. Kun litra F – eller litra MH – har hjemme i Sundby, og de sørger for stræningskørsel til Bøgelund, Sundbymark hhv. Skovlund Huse.

De store lokomotiver sørger for fremførsel af person- og godstog.

Som bekendt kan alle de førnævnte lokomotiver fås i model (skala 1:87).

Persontogene

Disse afvikles med de store lokomotiver i de gennemgående tog til den skjulte station Tofterød. Stammerne oprangeres med persontog litra CM, CC og AV. Et par af togene suppleres med rejsegodsvognen litra ECO evt. litra EH (teaktræbeklædt).

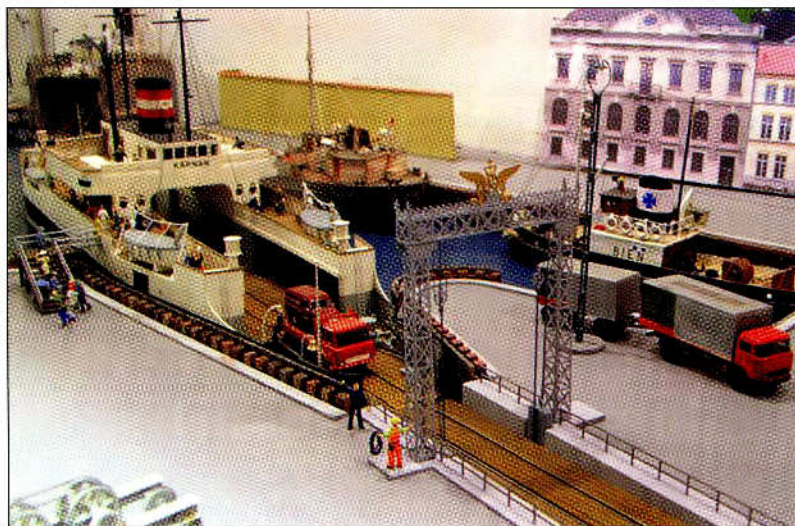
Til de lokale tog anvendes MO-vogne, enten solo eller sammen med litra CLS styrevogne. I nogle af disse tog medtages en rejsegodsvogn litra EH.

Godstogene

De store gennemgående godstog fra Sundby til Tofterød trækkes af litra N eller E. I disse tog medtages

Husk – Korte tog - lange tog

Sidebaner opererer med mindre lokomotiver og mindre vogne, hvilket betyder at sporkurverne kan være mindre, stationerne kan minimeres (gøres korte), opstillingssporene kan anlægges kortere, og på samme måde kan remisestørrelser være små, og - hvis man kører damp - drejeskiver kan have en lille diameter. Et lille sidebanetog i epoke III kan bestå af MO-CPL-CPS eller D-CU-CU-EH. Remiserne kan være to-sporede. På hovedbaner anvendes store lokomotiver og lange vogne, hvilket kræver store kurver, store stationer, lange opstillingsspor, omfattende maskindepoter med pladskrævende rundremiser o.s.v.



dels tomme vogne, men ellers maskindele fra Oscars Maskinfabrik. Her anvendes åbne vogne litra Kbs eller Ks. I disse tog medfølger en litra CU som togførervogn.

En del godsvogne ankommer med færgen fra Tulstrup (Tu), og viderebefordres til Tofterød m.v., så her finder man flere typer godsvogne, bl.a. tankvogne fra de store olieselskaber SHELL, ESSO og BP. Disse videreføres til den skjulte banegård. Andre godsvogne kan være åbne vogne med frugt fra frugtplantagen i Tulstrup, og hvide kølevogne med kødvarer fra Tulstrup Andels-Svineslagteri.

Til transport af ubearbejdet træ anvendes åbne vogne med støtter litra Kbs eller Ks, og samme vogne anvendes til transport af huder og limlæder til/fra Bøgelund Garveri.

Æg transporteres i lukkede hvidmalede IA-vogne

Post og aviser fra Sundby Tiden- de fragtes med diverse postvogne, fx litra DH, der fremføres af MO-vogne eller D-maskine. Disse transporter foregår om morgenen. De fleste posttog kører sent aften og om natten.

Der køres også lokale godstog for at betjene de mindre stationer.

Som en slutbemærkning bør nævnes, at de danske godstog gennem tiderne medtog et utal af udenlandske godsvogne. Et godstog kunne bestå af op til 80% udenlandske vogne fra hele Europa. Disse vogne var EUROP- eller RIV-mærkede. Om dette emne, se LOKOMOTIVET nr. 66, side 3.

De udenlandske godsvogne på danske spor er beskrevet i LOKOMOTIVET nr. 94, 96 og 99. Ang. kølevogne fra INTERFRIGO, der var

hyppige gæster i Danmark, se LOKOMOTIVET nr. 73, side 3.

Læs også teksten om godstrafikken i LOKOMOTIVET nr. 52, hvor der er en større tekst om forsendelser af godsarter m.v.

DSB vognladningsgods blev sendt på flere måder: Ekspresgods, Ilgods og fragtgods.

Tip

Lav først en liste over byerne og deres forkortelser, dernæst en ønskeliste over institutioner og virksomheder m.v., og lav sluttelig en sporplan. Kan man ikke placere (få plads) de ønskede byer og virksomheder, så slettes disse. Det gør det hele mere overskueligt. (Det forudsætter, at man har valgt tema og epoke (DSB eller privatbane, epoke III, IV, V og VI) og strøm/sporfabrikat.

Ekspresgods blev befordret så hurtigt som køreplanen tillod det. DSB benyttede ekspresgodsvogne til transporterne. Det var letfordærlige varer som fisk og grønt, der blev befordret som ekspresgods.

Ilgods befordredes med ilgodstog og persontog, evt. ordinære godstog.

Fragtgods blev befordret med de ordinære godstog.

Endelig må man huske brugt emballage (tom returgods), der blev sendt som styk- eller vognladningsgods.

Stationsforkortelser:

Sb = Sundby
Sbm = Sundby Mark
Bl = Bøgelund
Skh = Skovlund Huse

Skjult:

Tu = Tulstrup (færgeforbindelse)
Tr = Tofterød (hovedbanegård)

Har man en havnebane er der mange muligheder for god godstrafik. Her er en HS-maskine på vej til køleanlæg på havnen i Skælskør på NMJKS anlæg.

Keld Haandbæk, Vanløse, har sendt os følgende rettelser til billedteksterne i LOKOMOTIVET nr. 121 ang. moderne lokomotiver hos privatbanerne. Hans rettelser følger her. Vi siger tak, og undskylder over for læserne, at vi ikke har været vågne. Kan I selv lige håndrette, så teksterne bliver korrekte?

Side 7 foruden: Vognen efter lokomotivet er IKKE OHJ B 236, men enten B 234 eller B 235. Kig på taggrundingen, dobbeltdøre og antal vinduer.

Side 10 foruden: Vognen ved M 10 er en ex. DSB CII. Styreledningsdåser.

Side 11 foroven: GDS C 41 er ikke en DSB CL-type som HFHJ's C 60 og C61, men en særlig kort privatbane personvogn.

Side 11 (nr. 2): HFHJ M 11 er ikke født i disse farver. Den er født HFHJ's rød/creme med blå mavebælte.

Side 12 foroven: Igen er det ikke OHJ B 236, men enten B 234 eller B 235. Kig på taggrundingen og antal vinduer.

BILER

Flere læsere har sendt os tekster omkring planchen med biler, vi viste i nr. 121. Nogle har uddybende kommentarer, således at man ikke blot nævner de enkelte bilmodeller, men også om de kan fås i model, hvilket vi spurgte om. Vi siger stor tak til alle, bl.a. Torben Plagborg, Erik Jørgensen, Anders Clausen, Asger Vedel Jensen og Erik Jessen, og bringer her et par af indlæggene, hvor man meget enige om modellerne. Det er andre læsere også, så vi må betragte opgaven som løst.

Torben Plagborg Grindsted

1 + 2): Umiddelbart kunne det ligne en Morris Minor 1000, men da der er tale om en fire-dørs sedan bilmodel, er der her tale om en Morris Oxford, som i den afbillede form var på markedet først i 1950'erne, inden den i 1956 blev afløst af en ny modelvariant. Bilmodellen, der ligner den viste tegning, en Morris Minor 1000 Super, kan købes som en meget fin H0 model fra Brekina.

3): Meget fortegnet bagtil, men der er tale om en Vauxhall Velox fra allerførst i 1950'erne, fås ikke som model i størrelse H0

4): En Renault 4CV som der kørte rigtig mange af her i Danmark efter den blev lanceret først i 1950'erne, modellen var almindelig i gadebilledet langt op gennem 1960'erne. Bilen fås som superflot model fra Busch.

5): Måden fordørene er hængslet på driller lidt, ifølge kølergrillen foran, er der tale om en DKW F89 Meisterklasse, produceret på nyetablerede

DKW fabrikationsanlæg i Vesttyskland, modellen er fra først i 1950.erne. Oprindeligt blev bilen lanceret i 1939, men p.g.a. 2. Verdenskrig blev der ikke produceret ret høje styktal, inden produktionen omstilledes til mere krigsvigtige produkter. Fordi de oprindelige DKW fabrikationsanlæg lå i det område, der blev til Østtyskland, blev modellen også produceret i DDR under navnet IFA, motoriseringen var ens, en 3 cylindret to-takts benzinmotor. Wiking har produceret modellen i H0, men er dog ikke lige nu i 2015 kataloget, men de relancerer med jævne mellemrum tidligere udgæede modeller.

6): Når det gælder amerikanske bilmodeller er jeg ikke så sikker, som når det handler om europæiske bilmodeller, men det kunne godt være en 1948 Pontiac Steamliner Convertible, findes ikke som H0 model.

7): Igen en meget fortegnet gengivelse, men alle bør kunne se at der her er tale om en folkevogn type 1, også populært kaldet boblen. Når tegningen studeres nærmere ser det ud som om det er en 1960-model, dette år blev varianten med den store bagrude lanceret. Både Brekina og Wiking har denne type, VW 1200 i deres H0 program.

Anders Clausen, Vodskov

Interessant, at I tager emnet biler fra 1950'erne op - de er ikke så nemme at få fat på, specielt ikke de engelsk producerede, som ikke var så udbredte i Tyskland.

Bilerne på planchen på side 50 i LOKOMOTIVET 121 er:

1: Morris Minor i 4-dørs udgaven, der ikke var så udbredt, som 2-dørs udgaven og stationcaren med "bindingsværk". Billedet er en Morris Minor Series II, der blev produceret 1952-1956, men kølergrillen er fra før 1955. Brekina producerer 2-dørs udgaven af Minor 1000, som den så ud ca. 1961, både som højre- og venstrestyret.

2: Morris Oxford, produceret 1948-1954, kølergrillen er fra 1952 eller før.

3: Vauxhall Velox EIP, produceret 1951-1957, kølergrillen er fra før 1955.

4: Renault 4 CV, produceret 1947-1961. Bilen havde hækmotor, men pyntelister på fronten mindede om en kølergrill, de tidligste modeller havde 6 smalle lister, fra 1954 fik de 3 bredere lister, billedet forestiller en model fra før 1954. Busch har lavet en ret god model i skala 1:87 af modellen fra 1958-1961.

5: DKW 3=6 F91, der blev produceret 1953-1955 for limousine udgavens vedkommende. 3=6 udtrykker, at en 3-cylindret totaktmotor, som DKW brugte, skulle trække ligeså jævnt som en 6-cylindret firetaktmotor.

6: Her er jeg lidt usikker, men det kunne ligne en Cadillac Convertible fra 1946 - altså fra før de fik halefiner.

7: VW 1200 / type 113 med oval bagrude, som blev den var udstyret med 1953-1957, før dette var bagruden 2-delt (Bretzelkäfer), og fra 1958 blev den firkantet.

Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så send en mail til:

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Hobbykæden

Hele Danmarks modeltogsforretning



Glædelig jul og godt nytår,
ønskes du af Hobbykæden!

Heljan

DSB MX eller Myer
Vinrød eller rød/sort udgave og i
flere nummervarianter

1645,- m. lyd!

DC eller AC med lyd



PROXXON

- 10 %

Rabat på alle maskiner



Åbningstider:

Tirsdag	01.12.15	Kl. 12.00-17.30
Onsdag	02.12.15	Kl. 12.00-17.30
Torsdag	03.12.15	Kl. 12.00-17.30
Fredag	04.12.15	Kl. 12.00-18.00
Lørdag	05.12.15	Kl. 09.30-16.00
Søndag	06.12.15	Lukket
Mandag	07.12.15	Kl. 12.00-17.30
Tirsdag	08.12.15	Kl. 12.00-17.30
Onsdag	09.12.15	Kl. 12.00-17.30
Torsdag	10.12.15	Kl. 12.00-17.30
Fredag	11.12.15	Kl. 12.00-18.00
Lørdag	12.12.15	Kl. 09.30-14.00
Søndag	13.12.15	Lukket
Mandag	14.12.15	Kl. 12.00-17.30
Tirsdag	15.12.15	Kl. 12.00-17.30
Onsdag	16.12.15	Kl. 12.00-17.30
Torsdag	17.12.15	Kl. 12.00-17.30
Fredag	18.12.15	Kl. 12.00-18.00
Lørdag	19.12.15	Kl. 09.30-16.00
Søndag	20.12.15	Kl. 11.00-16.00
Mandag	21.12.15	Kl. 10.00-18.00
Tirsdag	22.12.15	Kl. 10.00-18.00
Onsdag	23.12.15	Kl. 10.00-18.00
Torsdag	24.12.15	Lukket
Fredag	25.12.15	Lukket
Lørdag	26.12.15	Lukket
Søndag	27.12.15	Kl. 11.00-16.00
Mandag	28.12.15	Kl. 10.00-18.00
Tirsdag	29.12.15	Kl. 10.00-18.00
Onsdag	30.12.15	Kl. 10.00-18.00
Torsdag	31.12.15	Lukket
Fredag	01.01.16	Lukket
Lørdag	02.01.16	Kl. 09.30-14.00
Søndag	03.01.16	Lukket
Mandag	04.01.16	Kl. 12.00-17.30
Tirsdag	05.01.16	Kl. 12.00-17.30
Onsdag	06.01.16	Kl. 12.00-17.30
Torsdag	07.01.16	Kl. 12.00-17.30
Fredag	08.01.16	Kl. 12.00-18.00
Lørdag	09.01.16	Kl. 09.30-16.00

HK-modeller

Kommende nyhed: DSB Sdgmms
lommevogne med trailer "FREJA",
"Danske fragtmænd" ell. "LEMAN"

445,-/stk.

Fås i flere varianter



HK-modeller

Kommende nyhed: Privatbane
lynetter i Skagens Banen (2 var.)
samt Lemvigbanen

2995,-/sæt

Fås i flere varianter



Märklin

Digital startsæt m. DSB lok, vogne,
fjernbetjening og skinneoval

945,-/sæt

Katalog nr. 29171



McK

Nyhed: DSB Ag samt ABg-vogne i
super flot udførelse

595,-/stk.

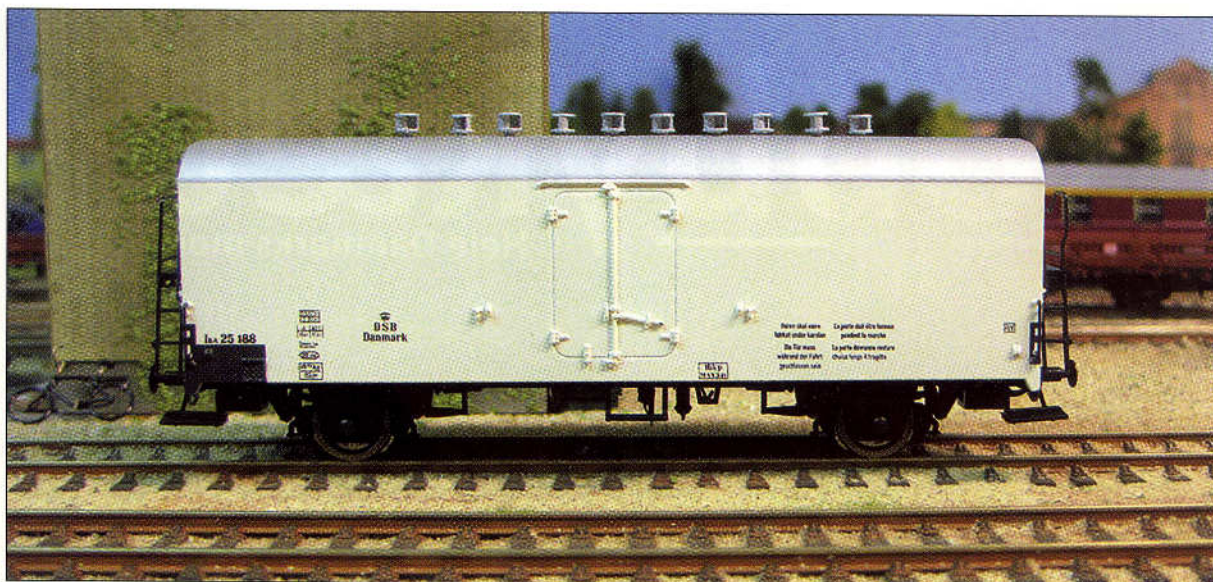
Fås i flere varianter



Hobbykæden — Vestergade 2 — Nørresundby — tlf. 98 17 65 55

www.hobbykaeden.dk — info@hobbykaeden.dk

Der tages forbehold for udsolgte varer samt trykfejl



HOBBY TRADE Kølevogne DSB litra IKA og lcs Epoke III og IIIc

Så kom omsider Hobbytrades/F2010s længe annoncerede godsvogn litra IKA. Allerede i 2007 udtrykte Karsten Pedersen, Hobbytrade, et ønske om at lave denne vogn i model, da han så en tekst om typen i LOKOMOTIVET nr. 89. Men grundet uheldige omstændigheder blev det i første omgang ikke til noget.

Men nu er modellerne her, og de var sandelig værd at vente på.

De er blevet meget detaljerede, og overholder alle mål hundrede procent. Hjulenes bandager har særlige markeringer ligesom forbil- ledets vogne, d.v.s. filigrane ujævnheder i bandagens side, og hjulski-

verne er profilerede på undersiden. Pufferne er fjedrende.

Bremseplatformen er fremstillet i plast, mens de forkrøppede gelændere er i ætset tynd metal, hvilket også gælder håndbøjler. Flettner- rotorerne er fint detaljerede med slisker i siderne som forbilledet. Plug-in-dørene med lukketøj er fint efterlignet, hvilket også gælder islemmene i gavlene. Undervognen er flot detaljeret med bremsetøj og konsoller.

Påskrifter er atter i top, korrekte skriftsnit, skarpe og let læselige med instruktioner på fire sprog. Vognkassen er i en fin knækket hvid farve, mens taget er i sølv, og da

vognen løber let og ubesværet på sporene, er der næppe noget at kritisere? Måske at den røde farve på bremseomstillerne er for svag?

Litra IKA/lcs er udsendt i følgende udgaver:

34 071: DSB litra IKA 25 188, epoke IIIb

34 072: DSB litra IKA 25 141, INTERFRIGO, epoke IIIb

34 073: DSB litra IKA 25 165, INTERFRIGO, epoke IIIb

34 074: DSB litra IKA 25 162, INTERFRIGO, epoke IIIb

34 075: DSB litra lcs 807 7 136-7, INTERFRIGO, epoke IIIc

34 076: DSB litra lcs 807 7 166-4, INTERFRIGO, epoke IIIc.

Fotos venligst af Hedegaardens Privatbane.



SET
HØRT

Danefrost- og MAYO kølevogn



Danefrost kølevogn

HT 34 077;
DSB litra lcs 084 4 000-2
Epoke IV
HT 34 078;
DSB litra lcs 084 4 001-0
Epoke IV

MAYO kølevogn

HT 34 109;
DSB litra lbgps 807 4 109-3
Epoke IV
HT 34 112;
DSB litra lbgps 807 4 112-7
Epoke IV

I samarbejde med Hobbytrade/F2010 har Kystbanen, Ordrupvej, Charlottenlund udsendt sine længe annoncerede moderne kølevogne optaget hos DSB. De har været over 4 år undervejs, men det er bedre med sent end aldrig.

Resultatet er over al forventning. Modellerne, der er i sædvanlig fin Hobbytrade-kvalitet, er støbt i plast, og har mange detaljer, der nøje følger forbillederne.

Lad os først se på vognene fra DANEFROST. Her er udgangspunktet DSBs kølevogne litra IKA, der blev ombygget til at have kølemaskine i gavlen, Flettner-rotorerne på taget blev fjernet, og undervognen en anelse forlænget. Alle disse detaljer er nøje gengivet på modellerne. Kun to vogne blev ombygget, og begge numre er benyttet til modellerne.

Længde over pufferne er 12 100 mm (139 mm i 1:87)), vognkassen



er 121 mm lang, mens akselafstanden er 6600 mm (76 mm i 1:87), hvilke mål modellerne overholder.

Undervognen er komplet med fjedrende puffer, trin, fægekroge, trykluftbeholdere med træk og bremseomstillere, trin og bremseklodser. Den er udført i fin halvmat sort plastic.

Iden ene gavl er luge for ispåfyldning, højtsiddende bremseplatform, bremsehjul og forkrøppet gelænder, sidstnævnte fremstillet i tynd messingtråd. Håndbøjler i gavlene er på samme måde udført i tynd sort metaltråd.

På den anden gavl er monteret et lyseblåt maskinekøleaggregat, der giver modellen det rigtige finish.

Vognkassen er malet i knækket hvid, hvilket nøje svarer til forbilledet. På same måde er logo'erne for Danefrost og Brugsen i autentiske farver i mørkeblå og orange med negativ BRUGSEN. Skriftsnittene er

helt korrekte. Super! Taget er i sølv med markeringer af de fjernede Flettner-rotorer.

Øvrige påskrifter er i sort, og står skarpt, og kan snildt læses under en lup. Her får man at vide at 'dørene skal være lukket under 'kørslen' og hjemstedet er Svendborg,

A-koblinger er vedlagt som løsdele. De er lige til at montere i NEM-koblingskulisserne. Hjulene er i bruneret metal.

Vognene kører fint, også gennem sporskifter, så der er intet at brokke sig over.

Forbillederne kørte med dybfrostvarer fra Nyborg til FDBs centralagere i Vordingborg og Glostrup. De blev i øvrigt anskaffet og ombygget til DSB i 1970, hvor de fik det allerede nævnte køleaggregat, der blev drevet af en 30 HK diesel-motor. De forblev i drift til 1994. Vognene måtte fremføres med 100 km/t. De fremførtes dels alene i godstog, dels i tog sammen med andre maskinkølevogne fra INTERFRIGO til/fra Vordingborg, mens de indrangerede i større godstog mellem Nyborg og Glostrup.

Ics 001 blev ombygget fra Ics 807 7 136, mens Ics 000 ombyggedes fra Ics 807 7 189.

Lad os så lige se på kølevognene fra MAYO. Odensefirmaet anskaffede i 1987 seks vogne af denne særlige type vogne med korrugerede (rifled) sider og tag. Mens vognen fra Danefrost havde udvendigt maskinekøleaggregat, så blev disse vogne afkølet ved hjælp af både is og

SET
HØRT



termostatstyret el-varme, og blev opladet på særlige ladestationer ved hjælp af elkabler, fx i Ringsted og Glostrup.

Igen er modellerne i flot kvalitet med mange detaljer på over- og undervogn. Vognkassen er som sædvanlig støbt i plast, mens flere detaljer er i tynd metaltråd m.v. Stiger i gavle er støbt i plast, men desværre lidt for kraftige, hvorimod gelænder og håndbøjler er i top. Undervognen er detaljeret med elkasser, bremseomstillere, trykluftbeholdere og fjedrende puffer, sidstnævnte i øvrigt malet – som hos forbillederne – med blå pufferhylstere.

Vognene fremtræder i MAYOs husfarver hvid og blå vognkasse, og svarer rigtig fint til forbillederne. Påskrifterne er på samme måde tro



mod forbillederne, og de fleste kan læses under en lup, selv om de trykt på en rillet overflade. Nogle tekniske påskrifter er som hos forbilledet anbragt på plane metalplader på vognkassernes sider.

Vognene løb primært mellem Odense og Glostrup (FDBs central-lager). De forblev i drift til 1997, hvor de blev udrangeret.



Forbillederne var 11 740 mm over pufferne, og havde en akselafstand på 6600 mm, og omregnet til skala 1:87 passer disse mål fint på modellerne. Med hensyn til driften er der ingen problemer, vognene løber fint og ubesværet.

Der er vedlagt løse A-koblinger for montering i kulissestyringen.

Fotos venligst af Hedegaardens Privatbane.



ROCO

Godsvogn med forsænket lad til specielle transporter

ROCO vare-nr. 67 478;
Uai 31 86 909 0 000-4

Denne 6-akslede model har tidligere været udsendt med en trækasse fra

FRICHS til epoke III (se LOKOMOTIVET nr. 108, side 43), men nu er den genudsendt med nummer fra epoke IV og trækasse fra MAN Holeby.



Den nye vogn har fået litra Uai 31 86 909 0 000-4, og svarer dermed til årene omkring 1967-74. Det matcher midlertid ikke helt med virkeligheden, idet MAN først overtog Holeby Diesel i 1979, så vognen skulle egentlig hedde Uaai (med samme nummer) i stedet for Uai, men det kan man nok leve ned? Det var en vogn, der ikke blev så meget anvendt. Den brugtes mest til særlige transporter som kedler, transformatorer og andet tungt gods. Modellen passer fint til at stå og pynte på et sidespor (uden kasse), hvilket var et ret almindeligt syn på de danske stationer. Men den kan jo også indrangeres i et langsomt godstog med den medfølgende last eller andre laster. Det er næppe sandsynligt,



at MAN har benyttet en trækasse til notortransporter – vi har i hvert fald aldrig set et forbillede for den.

Modellen af vognen er næsten 100% korrekt i forhold til forbilledet, hvilket gælder både dimensioner, detaljer og påtryk. I vor kommende bog om DSBs godsvogne kan man se tegninger og fotos af forbilledet.



McK/Dekas - kommende nyheder 2016

DSB FRICHS TRAKTORER

De flittige folk bag McK/Dekas, Peter Øgård og Kasper Bang Jensen kunne på hobbyudstillingen i Nørresundby i slutningen af september præsentere endnu nogle spændende nyheder. I første omgang er det modeller af DSBs FRICHS/Ardelt traktorer i skala 1:87. Disse kommer i både FRICHS' og Ardelt's udgaver. Det er to vidt forskellige modeller m.h.t. overdele, mens den to-koblede undervogn er den samme.

Som sædvanlig bliver modellerne fremstillet i metal med masser af detaljer, typiske for de enkelte modeller. Forbillederne kom til verden i 1951 som afløser for damptraktorerlokomotiverne litra HS, og forblev i drift til midten af 1980'erne. Modellerne er påtænkt sendt i handelen 4. kvartal 2016.

Modellerne får metalundervogn og todelt overdel, på samme måde i metal. De forsynes med detaljerig førerrumsindretning med lys i førerrum.

Trinene bliver i ætset metal, og frontgitre bliver fremstillet i rustfrit stål. Pufferne bliver fjedrende, mens kobbelstænger produceres i rustfrit stål. Forakslen bliver ekvibrerende, hvilket vil give modellen gode køreegenskaber. På taget monteres virkende blink, hvor dette kræves i forhold til forbilledet, ligesom der monteres triangel- og rangerlys for og bag.

Motoren bliver en ESU klokkeankermotor og der er indbygget højttaler.

I første omgang udsender McK følgende modeller, der har FRICHS-maskiner som forbillede:

McK 1401: DSB 130, grøn og kronelitrering, 1958-64

McK 1402: DSB 127, grøn med kronelitrering, gule advarselsmarkeringer, 1964-1978

McK 1403: DSB 139, grøn med kronelitrering, gule advarselsmarkeringer og blinklys på tag, 1978-1989.

McK 1404: DSB 144, grøn med kronelitrering, gule advarselsmarkeringer og blinklys på tag, 1978-1989. Læs mere om Ardelt og FRICHS-traktorerne i LOKOMOTIVET nr. 96, side 33.

Lukkede hvidmalede godsvogne litra I

En anden spændende nyhed var DSB lukkede hvidmalede godsvogn litra I, senere litra Hs. Nogle mj-ere kalder vognen for 'den hvide Gs', men det er ikke korrekt, idet der var tale om to forskellige konstruktioner, selv om de mindende meget om hinanden.

Denne vogntype blev anskaffet årene 1958-59 i et antal af 220 eksemplarer. Selv om vognen var hvidmalet, så var det ikke en kølevogn, men en vogn til transport af især grøntsager.

Vognen havde vognkasse i træ med højsiddende rangerskruebremse. Længden over pufferne var den samme som for litra Gs, mens akselafstanden var 800 mm længere.

I 1966 blev vognene omlitret til Hs, og fik 11-cifrede numre. Fra 1982 blev nogle vogne udrangeret, mens resten blev omdøbt til Hkks.

Fra omkring 1967 udlejedes flere af vognene til Carlsberg-bryggerier-

ne, og fik i den forbindelse monteret Carlsberg-logo og tilsvarende øletiketter på siderne. McKs vogne kat.-nr. 1906-1908 får Carlsberg-reklamer på sider og gavle fremstillet i ætsede plader, hvorpå der efterfølgende trykkes logoer og flasker.

Indtil videre har McK planlagt følgende udgaver:

McK 1901: DSB litra I 21 501 med lysegråt tag og kronelitrering, 1958-1966.

McK 1902: DSB litra I 21 555 med lysegråt tag og kronelitrering, 1958-1966

McK 1903: DSB litra I 21 608 med lysegråt tag og kronelitrering, 1959-1966.

McK 1904: DSB litra Hs 21 86 210 0 065-0 med mørkegråt tag, 1966-1976.

McK 1905: DSB litra Hs 21 86 210 0 068-4 med mørkegråt tag, 1966-1976.

McK 1906: DSB litra Hs 21 86 210 0 010-6 med mørkegråt tag, Carlsberglogo og øletiketter, 1967-1979.

McK 1907: DSB litra Hs 21 86 210 0 114-6 med mørkegråt tag, Carlsberglogo og øletiketter, 1967-1979.

McK 1908: DSB litra Hs 21 86 210 0 174-0 med mørkegråt tag, Carlsberglogo og øletiketter, 1967-1979.

McK 1909: DSB litra Hs 21 86 210 0 012-2 med mørkegråt tag og Carlsberglogo, 1977-1981.

McK 1910: DSB litra Hs 21 86 210 0 139-3 med mørkegråt tag og Carlsberglogo, 1977-1981.



Tankvogn fra Dansk-Norsk Boregård

Kat.-nr. 76 535;
DSB litra ZE 504 083
Epoke III

I september 2015 udgav Tillig en model af en type tankvogn, der ikke tidligere har været at finde hos fabrikanten af modeljernbane, nemlig en tankvogn bygget til CSD (Tjekkiske Jernbaner). Den er et lidt usædvanligt valg, idet den ikke fandtes i større antal hos vest-europæiske jernbaner, fx kørte kun



50 eksemplarer hos DB. Et enkelt dansk fiirma havde typen optaget hos DSB, nemlig Dansk-Norsk Boregård.

I foråret annoncerede TILLIG, at man ville komme med en 1:87-model af en tankvogn fra dette selskab til epoke III, og i september var den i handelen.

Dansk-Norsk Boregård havde otte vogne optaget i vognparken, nemlig 504 081-088, hvoraf 081-082 blev bygget hos Chr. Olsson. Forbilledet 083 blev bygget i Tjekkioslovakiet (BRNO) i 1959, og havde det sjove bremsehus med buet tag, noget typisk for østeuropæiske godsvogne. Den var 8840 mm lang over pufferne, mens akselafstanden var 4500 mm. Vognen kunne rumme 24 000 liter. Den måtte transportere sprit, benzin, alkohol og estere. Hjemstedet var København Gb.

I 1966 fik den nyt nummer 070 2 083, hvilket den havde indtil salg til Sverige i 1972.

Modellen er en pæn, og en helt nøjagtig efterligning af forbilledet.

Den har anderledes udformede vanger med indbyggede konsoller i vangen. Stiger, domer og rækværk er meget tro mod forbilledet. Der mangler dog en markering af den lille forstærkningsplade (?) på venstre tankside, noget der var typisk for netop disse vogne. Endvidere sidder påskriftstavlerne for højt, hvilket giver modellen et lidt forkert udseende – men ellers er den nydelig.

Påtryk er også meget fint efterlignet, og står fine og skarpe. Vognen har beholder i citrongul med

brunt bremsehus, mens undervognen er sort.

Den gule farve skulle ifølge flere kilder være korrekt; desværre har vi ikke dokumenterede farvefotos af forbillederne, kun sort/hvide fotos, som dog tydeligt viser, at den gule farve næppe var fremtrædende grundet oliespild m.v., røg fra damplokomotiver, vejr og vind m.v., så der kræves lidt skrap patinerings for at få vognen til se ægte ud.

Driftsmæssigt løber vognen godt, men det gør jo næsten alle modelvogne, der fremstilles i dag.



DSB litra ZE 504
086 (BRNO 1959)
på sidespor i
Kvistgaard, 1963.
Som det fremgår,
er vognen utrolig
tilsmudset.
Foto: Claus.

Nyt fra Epoke Modeller

- Gadstrup stationsbygning. nr. 87 71 14
- Det gule Palæ, sidebygning nr. 87 116



På Frederiksberg Legetøjsmarked den 6. september kunne EpokeModeller præsentere nogle spændende nyheder.

En af disse var Gadstrup stationsbygning som vi bragte tegninger af i LOKOMOTIVET nr. 106, side 26. Egentlig fremviste EpokeModeller kun selve stationsbygningen, idet varehus m.v. endnu ikke var færdiggjort.

I første omgang fremstilles stationsbygningen til epoke II (forbilledet blev opført i 1906), senere udsendes et lødselsæt med signalkarnappen, der uden videre kan monteres uden på bygningen, ligesom varehuset også vil kunne fås som lødsel.

Modellen er i flot kvalitet med fint rødt murstensmønster, hvide vinduer o.s.v, og er som sædvanligt fremstillet i laserskåret materiale. Modellen sammenlimes med almindelig kontaktlim. Læs mere om stationsbygningen i nævnte LOKOMOTIVET nr. 106.

Er man til spændende kommandoposter, og har rigeligt med plads

(men hvem har det?), så kan man nu pynte anlægget med en komplet 1:87-model af "Det gule Palæ", den kendte kommandopost på Godsbanegården i København. Denne post var i flere år ikonet på en kommandopost, men blev i år 2010 nedlagt. Kommandoposten er bl.a. kendt fra filmen "Olsenbanen på Sporet" fra 1975. Forbilledet åbnede sammen med den nye Godsbanegård i 1911, og blev anlagt ved "Bjerget", hvorfra det kunne styre toggangen ind og ud af Godsbanegården.

Komplekset bestod af et tårn, en bagbygning og lille forbindelseshus med gang. Tårnet indeholdt selve kommandocentralen med sportavler, kabelrum o.s.v., hvorfra man kontrollerede toggangen.

Bagbygningen var indrettet med rum til diverse formål, fx lampisteri, garderober, vaskerum, kontor til rangerformand, ekspeditionskontor, vognopsyn, toiletter m.v.

Nu kan man genskabe posten på anlægget, og det er sandelig en byg-

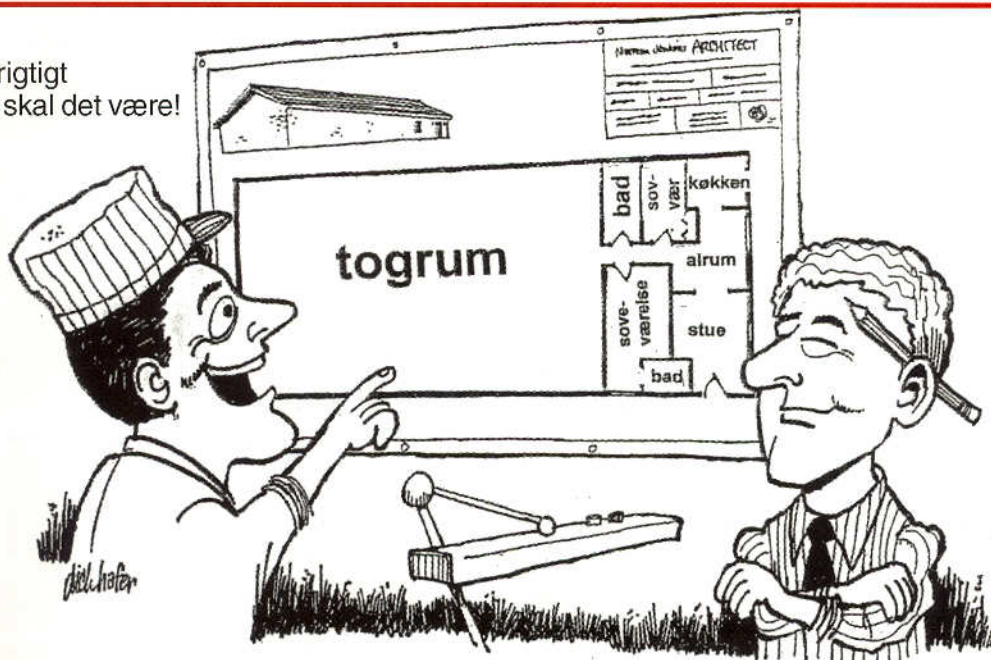
ning, der vil noget. Alene sidebygningen er i model ca. 300 mm lang, så der skal altså være god plads til hele komplekset. Tårnet er allerede fremstillet af EpokeModeller (87 70 79), og nu er sidebygningen altså også til at få.

Alt er som sædvanlig i laserskåret pap med mange detaljer, lige fra de mange vinduer til træbeklædning – og naturligvis fremstillet i den karakteristiske gule farve med hvide vinduer o.s.v.

En tredje nyhed var en model af et champignon-busskur og et tilsvarende læskur. Disse nyskelige dele passer jo fint sammen med HELJANS busser.



Ja, helt rigtigt
– sådan skal det være!



HEJ



Ølvogne fra Märklin

Foto venligst af
Hedegaardens
Privatbane.

Sæt med fem ølvogne
Kat.-nr. 48 779
Epoke II og III

I efteråret udsendte Märklin sine annoncerede ølvogne. Vognene var forud annonceret som et sæt med fem vogne fra Tuborg, Carlsberg og Albani bryggerierne. Men undervejs ændrede Märklin mening, og udsendte fem ølvogne med tre fra Carlsberg og to fra Albani.

Sættet er en blanding af vogne fra 1930'erne og 1960'erne, idet to af Carlsbergvognene er med rødt logo og højtsiddende bremstårn, mens den sidste har grønt logo. Albani-vognene er i rødt design som forbilledet.

Alle vogne er baseret på Hobby Trades IB-vogne, hvilket kun er korrekt for vogne til Albani. Derimod har Carlsberg aldrig haft IB-vogne, så det er – igen for Märklin – en tilsnigelse til virkeligheden. Mange kan nok leve med dette, mens andre nok helt vil kassere dem? Märklin er dog ikke ene om at fordanske vogne; vi kender jo alle 'danske' efterligninger fra ROCO, BRAWA m.fl.

Vognumrene for Carlsbergs vogne er ZA 99 546, 99 548 og 99 550, der egentlig stammer fra vogne med 4200 mm akselafstand, og har noget spinklere akselgafle. Der havde dog været mulighed for at få mere korrekte vogne i forhold til

numrene, men det har man tilsyneladende ikke undersøgt nærmere?

Albani-vognene er bedre. De har fået litra ZB med numrene 99 688 og 99 69, og er dermed et godt supplement til Hobby Trades tidligere udsendte vogne, dog ikke nr. 99 688, idet dette nummer også blev fremstillet af Hobby Trade.

Påskrifter for alle vogne ser rigtige ud, hvilket gælder både farvevalg og påskrifter. Dog er båndet nederst på Albanivognene alt for orange. Dimensioner og udseende for Albani-vognen er OK, mens det kniber med Carlsberg-udgaverne, idet selskabet aldrig havde IB-vogne i vognparken.

Hobbyudstilling i Nørresundby

Ken Rosa fra Hobbykæden i Nørresundby havde arrangeret den store hobbymesse, der fandt sted sidst i september 2015. Omkring 3200 personer gæstede udstillingen i de to dage, hvilket han var godt tilfreds med.

Der var var et væld af oplevelser, ikke mindst kørende anlæg, modul-anlæg m.v., men også mange forhandlere og fabrikanten var dukket op for at præsentere nyhederne. Og der var meget spændende imellem, her især meget af interesse for miffoket. Nogle af disse nyheder omtales særskilt på disse sider, så der skal ikke gøres så meget ud af dem under denne overskrift.

Vi vil dog kort omtale Hobbykædens egen nyheder, nemlig tre stk. lommevogne, fremstillet af ROCO.

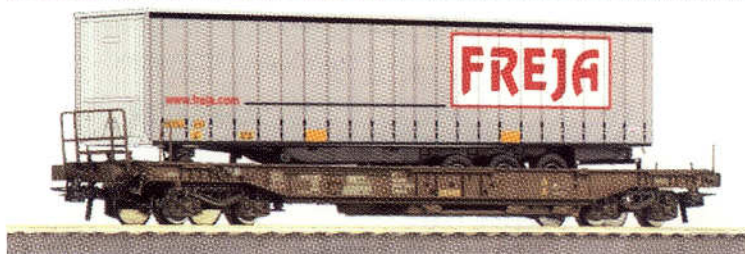
Det er:

HK-76 744: DSB litra Sdgmns, Danske Fragtmænd-trailer

HK-76 745: DSB litra Sdgmns, FREJA-trailer

HK-76 746: DSB litra Sdgmns, LE-MAN-trailer.

Alle undervogne får naturligvis individuelle numre.



Modeljernbanetræf i Helsingør



Sidst i september (den 19. og 20.) blev der afholdt det traditionelle modeljernbanetræf på Teknisk Museum i Helsingør, hvor flere klubber og mj-erre fremviste deres mindre eller større anlæg.

Der var ikke mindre end 24 udstillere, heriblandt Teknisk Museums egen modeljernbane, der i sagens natur var omdrejningspunktet. Udstillingen var arrangeret i samarbejde med Fredensborg Model Jernbane Klub og Foreningen Toget.

Men andre klubber fremviste flotte anlæg, der gav inspiration og oplevelser for alle gæster, hvor der sås både DSB-anlæg med færger og privatbane-anlæg som skønne dioramaer. Et modulanlæg med kørende skinnebusser i gaden havde stor opmærksomhed, og det var også imponerende at betragte.

Frederiksbeg Auktionshus Auktion nr. 100

Lørdag den 29. august 2015 afholdt Frederiksbeg Auktionshus ved Hans Hedegaard auktion nr. 100, og havde i den anledning et stort udbud af lots. Alene af modeljernbaner og tilbehør var der næsten 660 lots.

Märklin udgjorde som sædvanlig den dominerende del, d.v.s. omkring 85% af alle bud blev givet på dette fabrikat. Heriblandt var der masser af trækraft fra andre fabrikater end Märklin, nemlig HELJAN og ROCO. En stor del var MY-lokomotiver, MO-vogne og MA-lyntog, der gik for en slik, mens andet løb op i høje priser. Generelt må man dog sige, at køberne fik tingene meget billigt, og byderne slæbte hjem med kassevis af lækker modeljernbane.

En hel del selvbyggede flotte damplokomotiver fra DSB var også under hammeren. Der var på samme måde tre lots med super flotte håndbyggede 1. generations S-tog, der gik for en rimelig pris. Der var også flere lots fra de gamle modelfabrikater DAN-TRAIN og FELIX-modeller, d.v.s. modeller med forbillede fra danske privatbaner, FRICHS firkantede, skinnebusser, marcipanbrød m.fl., ligesom der var nogle flotte håndbyggede DSB-modeller fra Tikøb Hobby. Også disse fik hammerslag – generelt – for en slik.

Naturligvis var en del modeller fra det hedengangne LONG også på auktionen, og disse gik til fine priser for både sælger og køber.

Der var en del store flyttekasser med blandet indhold, ikke mindst et utal af skinner og sporskifter i flere fabrikater, husbyggesæt o.s.v., der altsammen gjorde lykke hos de bydere, der fik et rimeligt hammerslag.

Der var mange lots alene med danske vogne fra HELJAN, ROCO, Märklin, Hobbytrade, Liliput m.fl., person- såvel som godsvogne. Det meste var i skala 1:87 (H0), men der var også en mindre afdeling med modeljernbane i skala 1:160 (N), der hurtigt fik ben at gå på.

I dagens anledning som auktion nr. 100 blev der i øvrigt budt på gratis kaffe, sodavand og wienerbrød til de første gæster, og omkring 150 bydere var mødt op til auktionen, der igen muntert og sikkert blev ledet af Hans Hedegaard.

Auktionen skulle finde sted fra kl. 10,00 til 16,00, men det store antal af lots gjorde, at den varede helt til ca. 17,30 – i øvrigt overværet af DR1, der skulle bruge auktionen til udsendelsen med titlen "Under Hammeren", der blev vist i begyndelsen af oktober måned.

Næste auktion fandt sted den 5. december. Hold øje med de kommende auktioner på Frederiksbeg Auktionshus hjemmeside www.frederiksbegauctions-hus.dk

Adressen er Frederiksbeg Auktionshus, Værksteds-gården 17, 2620 Albertslund, tlf. 33 25 50 22.



**Velkommen
hos**

Kystbanen

DSB KØLEVOGNE

Skala 1:87 - Begrænset lager



MAYO

34 109: DSB litra
lbgps 807 4 109-3
Epoke IV

34 112: DSB litra
lbgps 807 4 112-7
Epoke IV

Kr. 348,-

DANEFROST

34 109: DSB litra
lbgps 807 4 109-3
Epoke IV

34 112: DSB litra
lbgps 807 4 112-7
Epoke IV

Kr. 348,-



Vi ønsker alle vore kunder

**EN GLÆDELIG JUL
OG ET GODT
NYTÅR**



Åbningstider omkring jul og nytår:

Mandag-fredag den 14.-18. december: 12,00-18,00

Lørdag den 19. december: 10,00-14,00

Søndag den 20. december: 12,00-16,00

Mandag-onsdag den 21.-23. december: 12,00-18,00

Torsdag-lørdag den 24.-26. december: Lukket

Søndag den 27. december: 12,00-16,00

Mandag-onsdag den 28.-30. december: 12,00-18,00

Torsdag den 31. december: Lukket

Fredag den 1. januar: Lukket

Torsdag den 2. januar: 12,00-18,00

Kystbanen

- fordi vi har det!

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket

ISSN 0108-9307

